9/12 Nur € 4,50

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 9
September 2012
61. Jahrgang

Deutschland 4,50 €
Österreich 5,20 €
Schweiz 9,00 sFr
B/Lux 5,30 €
NL 5,80 €
Frankreich/Italien/Spanien/Portugal (cont.) 6,10 €



B13411

märklin sagt danke
3 TGV zu gewinnen!!!

Brandaktuelle Neuheiten:
Brawa: 38.4/Gravita
Märklin: Senator

Werkstatt: Segment-Drehscheibe von Noch

Neue Serie
Güterwagen-ABC Vorbild und Modell

inkl. DVD
Gesamtlaufzeit: über 2,5 Stunden

Hof – die letzte 01-Hochburg 60 Min.

60 Jahre Modell Eisen Bahner 45 Min.

Das Goldene Gleis 2012 (Dresden) 60 Min.

INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG



Die DB vor 40 Jahren

Olympiareif

Inhalt

TITELTHEMA

VORBILD

Drehscheibe

Geschichte und Geschichten

LokoMotive

Bahn und Technik

Abenteuer Eisenbahn

MODELL

Werkstatt

Güterwagen-ABC

Probefahrt

Unter der Lupe

Test

Szene

AUSSERDEM



Abschied von der Neubau-Lok 34

DR-65.10: Vom anfänglichen Sorgenkind wurde sie zur vielseitigen Universalmaschine.



14 Höchstleistungen

Die Olympischen Spiele 1972 sorgten für Maximalleistung bei der Deutschen Bundesbahn.



Titelfoto: Rainer Albrecht

64 Güterwagen-ABC

Mit dieser Ausgabe beginnt die neue Serie mit Wissenswertem zum Vorbild und Modell der verschiedensten Güterwagen.

In Bewegung 84

Die perfekte Ausführung der Eigenbauten auf der Anlage von Manfred Schneeweiss ist beeindruckend.



Bahnwelt Aktuell

TSCHECHIEN/POLEN

Zackenbahn-Feier


Foto: Schönherr

Die Tunnelstrecke mit Zahnstange wurde nur bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs von den DRG-Zahnrad-Dampfloks der BR 97.6 befahren. Die Überführungsfahrt des Dampf-Sonderzugs von Tanvald nach Korenov war somit ein besonderes Ereignis.


Foto: Dietrich

Die beiden in Österreich gebauten SGP-Zahnrad-Dieselloks T 426 001 und 003 am 8. Juli in Korenov.


Foto: Dietrich

Auf dem Streckenstück zwischen Harrachov und dem polnischen Sklarzska Poreba setzt GW Train (früher Viamont) neu lackierte Triebwagen der Reihe 810 ein. Zum Festwochenende waren die Tw 810 602 und 810 659 in Korenov ausgestellt.

☐ Am verlängerten Wochenende vom 6. bis 8. Juli 2012 fanden die Feierlichkeiten anlässlich des 110jährigen-Bestehens der Strecke Tanvald (Tannwald) – Korenov (Wurzelsdorf/Polaun) – Szklarska Poreba (Schreiberhau) im Iser-/Riesengebirge statt. Diese seit 2010 wieder durchgängige Verbindung führt über den Riesengebirgskamm von Tschechien nach Polen. Am Festwochenende verkehrten mehrere auch mit Dampf bespannte Sonderzüge auf der ansonsten nur mit Dieseltriebwagen bedienten Strecke. Im Bahnhof Szklarska Poreba-Jakuszyce, dem mit 886 Metern über NN höchstgelegenen Bahnhof Polens, enthüllte man einen Gedenkstein anlässlich dieses Geburtstages. Neben Bahnhofsfesten in Korenov und Sklarzska Poreba fuhren reichlich Sonderzüge, auf der Zahnradstrecke Tanvald – Korenov mit den SGP-Zahnrad-Dieselloks T 426 001 und 003 sowie auf der Verbindung von Korenov nach Sklarzska Poreba Gorna die ČSD-Dampflok 354 195 nebst Schublok T 466 0286. Die Züge waren immer voll besetzt und das Wetter zeigte sich von der besten Seite. Bei den Feierlichkeiten kamen erstmals beide SGP-Loks T 426 001 und 003 zum Einsatz. Diese wurden in den 1960er-Jahren beim österreichischen Hersteller Simmering-Graz-Pauker in drei Exemplaren für die tschechoslowakische Staatsbahn gebaut.


Foto: Thalhäuser

Während der erste und zweite Teil der Fahrt mit 1818 an einem und 1815 am anderen Ende des Zuges stattfand, wurde die Fahrt von Wasserbillig nach Luxembourg mit beiden Loks an der Spitze durchgeführt.

LUXEMBURG

Abschiedsfahrt

☐ Am Luxemburger Nationalfeiertag, am 23. Juni, hatte der luxemburgische Verein GAR in Zusammenarbeit mit der CFL zu einer Abschiedsfahrt der CFL-Baureihe 1800 eingeladen. Die 1800-Loks wurden in den Jahren 1963 bis 1964 an die CFL ausgeliefert. Die von GM und „La Brugeoise et Nivelles" gebauten Loks wurden in der letzten Zeit nur noch im Güterverkehr eingesetzt. Die Abschiedsfahrt führte von Luxembourg nach Troisvierges an der belgischen Grenze und über Luxembourg weiter nach Wasserbillig an der deutschen Grenze, um wieder in Luxembourg zu enden.



Foto: Krause

Die auf der letzten Innotrans präsentierte Vossloh-G12 (Fabriknr. 5001919) absolvierte Mitte Juli intensive Probefahrten zwischen Kiel und Neumünster. Am verregneten Morgen des 20. Juli 2012 startete der werkseigene Prototyp, der noch kein Abnahmedatum aufweist, unter für Testfahrten optimalen Wetterbedingungen direkt vom Kieler Hbf.

BAHNINDUSTRIE

Alstom übergibt erste Hybridlok-Flotte

Die erste Hybridlokomotivflotte Europas für den Schienengüterverkehr wurde am 18. Juni 2012 von Alstom an die Mitteldeutsche Eisenbahngesellschaft (MEG), ein Tochter-Unternehmen der DB Schenker Rail, an deren Standort in Schkopau übergeben. Die vier neuen Lokomotiven entstanden aus ehemaligen Loks der Baureihe 298 (Ex-DR-V100) und tragen nun die MEG-Nummern 122 bis 125. Eine fünfte Lok soll in Kürze folgen. Die neuen Hybridloks sind gegenüber herkömmlichen Rangierloks deutlich umweltfreundlicher, da sie bis zu 40 Prozent Kraftstoff einsparen und damit die CO_2-Emission um 60 Prozent senken. Die Kraftstoffersparnis kompensiert auf Dauer schon bei heutigen Preisen den Mehrpreis der Hybridtechnologie. Die neue Hybridlok auf V100-Basis besitzt bei einer Spitzenleistung von 600 kW nur einen kleinen 250 kW-Dieselgenerator. Die zusätzliche Leistung bezieht die Maschine aus großen Batterien, die vom Generator in Phasen geringer Last wieder aufgeladen werden. Trotz ihrer Spitzenleistung von lediglich 600 kW sind die neuen Hybridloks aufgrund ihres hohen Reibungsgewichtes für den Rangierdienst bestens geeignet. Neben der MEG soll kurzfristig auch die Magdeburger Hafenbahn eine Hybridlokomotive auf V100-Basis erhalten. Der Hersteller Alstom geht übrigens davon aus, dass in naher Zukunft auf Grund der Kostenvorteile der Hybridtechnik im Rangierbetrieb zirka 80 Prozent der neu beschafften Rangierdiesellloks diese Technik aufweisen werden! Alstom entwickelt daher an seinem Standort mit der H3 eine völlig neue Fahrzeugplattform. Die H3 (Hybridantrieb, dreiachsig) wird eine völlig neu entwickelte, kompakte, modular aufgebaute dreiachsige Rangierlok sein.



Foto: Karkowski

Die Maschinen werden in Schkopau zirka die Hälfte des Rangierdienstes im Bereich der Dow Olefinverbund GmbH übernehmen, den die MEG abwickelt.

Olympische Gedankenspiele



Dr. Karlheinz Haucke

Schneller, höher, weiter: Die olympischen Sommerspiele von London sind noch ganz frisch im Gedächtnis, für mich kaum minder freilich die Sommerspiele von München vor 40 Jahren.

Heitere Spiele sollten es damals sein anno 1972 in München. Und waren es zunächst auch, aus meiner Sicht schon allein wegen des weitgehenden Endes der Dauerbaustelle München und auch dem Umstand geschuldet, dass die Bayernmetropole nun endlich über ein leistungsfähiges Nahverkehrssystem verfügte. Selbst die Bundesbahn erwies sich, auch dank der Verstärkung ihres Fuhrparks durch auswärtige Leihgaben, als durchaus olympiareif.

Dann brach der 5. September an und an seinem Ende war nichts mehr wie zuvor. Das Attentat von München, das auf dem Fürstenfeldbrucker Fliegerhorst, gar nicht weit von unserer Arbeitsstätte entfernt, in einem Desaster endete, stellte alles in Frage. Aber: „The Games must go on", verkündete IOC-Präsident Brundage.

Ich war damals bei den olympischen Spielen, nein, nicht als Sportler, sondern mit der Kamera. Doch glauben Sie mir: Dabeisein ist alles, dieser olympische Gedanke ließ ab dem 6. September nur noch sehr bedingt Wohlgefühl aufkommen.

Letzteres, und so kommen wir von der olympischen zur MEB-Familie, vermittelt Ihnen aber garantiert unsere höchst attraktive DVD, ein weiterer Beweis für unser exzellentes Preis-Leistungs-Verhältnis. Es ist unser aufrichtiger Dank für Sie, unsere treuen Leserinnen und Leser. Ein Dankeschön, das von Herzen kommt! Und: Dabeisein ist eben doch manchmal alles!

NORTHRAIL

Revitalisiert

☐ Bei Northrail wurde eine ältere Deutz-Diesellok grundlegend modernisiert. Die neue Revita Twin ist für den schweren Rangierbetrieb konstruiert und aufgrund der sechsachsigen Ausführung auch in der Lage, schwere Züge zu ziehen. Die Lokomotive wurde vollkommen entkernt und mit neuen Bauteilen wieder aufgebaut. Von der alten Lok wurden der Lokrahmen, die beiden Drehgestelle sowie das Voith-Getriebe wiederverwendet. Alle weiteren Bauteile wie Motoren, Gelenkwellen, Luft- sowie Kühlanlage, Sicherheits-, Zug- und Stoßeinrichtungen oder Verkabelung sind fabrikneu und dementsprechend auf dem heutigen Stand der Technik. Das Führerhaus ist in der Mitte der Lokomotive mit zwei Führerständen aufgebaut. Die Abdeckhauben und das Führerhaus sind Neukonstruktionen.

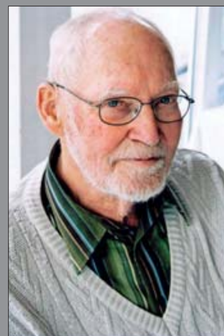


Foto: Henschel

Technische Daten Revita Twin 1700: Hersteller: KHD/Voith; Motortype: Zweimal Caterpillar 3508 B; Motorleistung: 1672 kW; Anfahrzugkraft: 400 kN; Höchstgeschwindigkeit: 70 km/h; Gewicht: 108 Tonnen; Länge über Puffer: 18540 Millimeter

UTZ MUNDER (1929 BIS 2012)

Utz Munder verstorben



☐ An den Folgen eines Verkehrsunfalls verstarb der Eisenbahnfreund und Gründer der Ulmer Eisenbahnfreunde e. V. (UEF), Dipl-Ing. Utz Munder, bereits am 1. April 2012. Auch seine Ehefrau wurde dabei schwer verletzt und ist weiterhin in Pflege. Munder hatte die UEF 1971 mit ein paar Gesinnungsfreunden ins Leben gerufen und wurde deren erster Vorsitzender. Die ursprüngliche Idee, 64 001 als Denkmallok in Ulm zu erhalten, wurde verworfen, weil die Lok so nicht dauerhaft erhalten hätte werden können. Stattdessen kam der Verein in Besitz von 98 812, die ein Student bei einem Preisausschreiben der Bundesbahn gewonnen hatte. Unter Munders Regie wurden auch 86 346 und 01 1066 sowie zahlreiche Waggons erworben und für die Nachwelt gesichert. Unter dem Motto „Technische Denkmäler lebendig erhalten" nutzte er seine guten Kontakte zur damaligen Deutschen Bundesbahn und zum Oberbürgermeister der Stadt Ulm, um seine Ziele zu verwirklichen. Seit 1988 war er Ehrenvorsitzender der Ulmer Eisenbahnfreunde. Mit Utz Munder haben wir einen langjährigen und aktiven Eisenbahnfreund verloren.

Zwischenhalt

■ **Die Österreichischen Bundesbahnen** haben zum 15. Juli 2012 die Umstellung der Intercity-Züge **auf der Südbahn auf Railjet abgeschlossen. Die Züge fahren im Stunden-Takt von Wien nach Graz und zusätzlich viermal täglich von Wien nach Villach.**

■ **Mit der Teileröffnung** des neuen **Salzburger Haupt**bahnhofs am 21./22. Juni 2012 stehen jetzt erstmalig fünf moderne und barrierefreie Bahnsteige zur Verfügung. Bis 2014 soll der neue Salzburger Hauptbahnhof endgültig fertiggestellt sein.

■ **Die seit März 2012** insolvente FTD **Fahrzeugtechnik Dessau GmbH ist Anfang Juli durch die Trans Tec Vetschau GmbH übernommen worden.**

■ **Die Weißeritztalbahn** soll wieder **nach Kipsdorf fahren. Darauf verständigten sich das Land Sachsen und die Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft (SDG) und unterzeichneten am 13. Juli 2012 einen Finanzierungsvertrag. Das Land will 15 Millionen Euro in den Wiederaufbau investieren.**

■ **DB AG-Chef Dr. Rüdiger Grube** hat **sich für die Elektrifizierung der Strecke Chemnitz – Leipzig ausgesprochen.**

■ **Die offizielle Eröffnung** des Wartungsstützpunktes der Städtebahn Sachsen GmbH auf dem Gelände des Kieswerkes in Ottendorf-Okrilla fand am 27. Juni 2012 statt.

■ **Das Oberland-Netz** bleibt wohl in **den Händen der Bayerischen Oberlandbahn (BOB). Die Veolia-Tochter, die das Netz seit 1998 bedient, gab als einziges Unternehmen ein Angebot ab.**

■ **Die belgische SNCB** hat inzwischen **alle 96 Lokomotiven der Eurosprinter-Reihe HLE 18, die mittlerweile auch die uneingeschränkte Zulassung bekamen, erhalten.**



Foto: Hruza

Am Abend des 27. Juni kam in Ulm Rangierbahnhof die PKP-E-Lok 189 152 mit einem Ea-Wagenzug an. Am nächsten Tag wurde der Zug mit polnischer Kohle von einer G 1206 nach Langenschemmern (KBS 751, „Südbahn") zum Entladen gebracht. Das Entladen dauerte bis zum Abend und so fuhr der leere Zug, gezogen wieder von der G 1206, erst am Samstag, 29. Juni, zuerst nach Biberach/Riß, wo die Diesellok umsetzen konnte. Anschließend ging es zurück nach Ulm mit 189 152 am Zugschluss hängend. Die Kohle soll für einen Papierhersteller südlich von Aulendorf, der keinen Gleisanschluss besitzt, bestimmt sein. Die Weiterbeförderung der Kohle soll auf der Straße erfolgen.

PRIVATBAHN

ODEG-KISS unterwegs

Durch den TÜV Süd und die Inbetriebnahmegesellschaft Transporttechnik (IGT) finden derzeit bundesweit Probefahrten mit einem von Stadler Rail für die Ostdeutsche Eisnbahngesellschaft (ODEG) gebauten KISS-Triebzug statt. Ab Dezember sollen 16 dieser **K**omfortablen, **I**nnovativen, **S**purtstarken **S**-Bahn Züge auf der Strecke Wismar – Berlin – Cottbus verkehren. Der erste Triebzug befindet sich seit Februar in der Erprobung. Nach Tests im Prüfcenter Wegberg-Wildenrath werden seit Juni die Regionen Straubing, Ansbach, Treuchtlingen, Bamberg, Ulm und Trier befahren. Dabei werden insbesondere das Verhalten des Stromabnehmers am Fahrdraht, der stabile Lauf der Radsätze sowie eventuelle Störströme näher betrachtet. Im Gegensatz zu den KISS-Zügen der Österreichischen Westbahn oder der SBB verfügen die etwas höheren, vierteiligen ODEG-Züge über eine neu entworfene, crashoptimierte Front.



Foto: Dollinger

Bei den ODEG-Kiss werden nur die beiden äußeren Drehgestelle angetrieben.



Foto: Heilmann

Nach einer erfolgreich durchgeführten Kesselrevision sowie weiteren Wartungsarbeiten steht nach einer Pause von sechs Monaten die Lok 35 1019 des Lausitzer Dampflok Clubs (LDC) wieder für Sondereinsätze zur Verfügung. Bei der Probefahrt nach der Kesselrevision am 18. Juni 2012 von Cottbus nach Guben und zurück gab es keine Probleme, so dass die Lok am 23. Juni schon wieder im Sonderzugeinsatz für den LDC zwischen Cottbus und Bad Schandau war.

Bahnwelt Aktuell



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Ortlieb

☐ Die Bahnstrecke Nossen – Moldau ist eine Nebenbahn in Sachsen. In Betrieb ist heute nur noch der Abschnitt von Nossen über Freiberg nach Holzhau. Die weitere Strecke bis ins tschechische Moldava (Moldau) ist stillgelegt. Kurz vor der tschechischen Grenze liegt dieser Bahnhof, der heute als Hotel dient und schon lange seine Gleisanlagen verloren hat, nachdem vor 40 Jahren, im Jahr 1972, der Personenverkehr hier eingestellt wurde. Wir wollen von Ihnen wissen, wie die Bahnstrecke genannt wird und wie der abgebildete Bahnhof heißt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. September 2012 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juliheft lautete: „Die Lok fährt abgebügelt durch die Systemtrennstelle/deutsch-tschechischer Grenzübergang Schöna/Dećin". Gewonnen haben: Hohlfeld, Dietmar, 98701 Großbreitenbach; Oehler, Ulrich, 07747 Jena; Walter, Peter, 01169 Dresden; Körner, Alexander, 56070 Koblenz; Gerlach, Volker, 01219 Dresden; Steinkopff, Ulrich, 17495 Züssow; Gothe, Torsten, 27318 Hilgermissen; Weber, Eckehard, 06808 Holzweissig; Brückner, Helmar, 45968 Gladbeck; Toppe, Ulrich, 12439 Berlin; Hofmann, Klaus, 13051 Berlin; Ruske, Jens-Peter, 07749 Jena; Buchmann, Alfred, CH-7000 Chur; Kriebs, Thomas, 66809 Nalbach; Wels, Hans Joachim, 99425 Weimar; Friedel, Dietrich, 86169 Augsburg; Gossing, Michael, 23560 Lübeck; Holeczek, Arthur, 64711 Erbach/Odw; Paul, Roland, 63543 Neuberg; Dr. Schröfl, Christof, 01159 Dresden. Den Sonderpreis, das Piko-H0-Modell einer Knödelpresse, hat Dirk Dillenburger aus Aschaffenburg gewonnen.

BERLIN/BRANDENBURG

Modernisierte Waggons für das „Netz Stadtbahn"

☐ Völlig neu gestaltet werden derzeit die Doppelstockzüge von DB Regio Nordost, die zukünftig auf dem Stadtbahn-Netz eingesetzt werden sollen. Am 5. Juli wurde in Wittenberge der erste umgebaute Zug, bestehend aus fünf Wagen, vorgestellt. Seit Sommer 2011 laufen die Arbeiten im Fahrzeuginstandhaltungswerk Wittenberge. Die Modernisierungsmaßnahmen wurden im Rahmen des gewonnenen Verkehrsvertrages „Netz Stadtbahn" von DB Regio AG beauftragt. Mit der Unterzeichnung des Verkehrsvertrages wurde neben der Beschaffung von Elektrotriebwagen der Baureihe 442 (Talent 2) auch die Modernsierung vorhandener Doppelstockzüge vereinbart. Diese werden seit September 2011 im DB-Werk Wittenberge unter Beteiligung Brandenburger Firmen umgebaut. Dafür investiert DB Regio rund 24 Millionen Euro. Die Fahrzeuge erhalten ein umfangreiches Redesign, eine veränderte Sitzanordnung, neue Einzelsitze, Steckdosen an allen Sitzplätzen, ein neues behindertengerechtes WC, Videoüberwachung, mehr Platz für Fahrräder und Kinderwagen und automatische Fahrgastzähleinrichtungen. Völlig neugestaltet wird der Service-Wagen vom Typ DABbza 757.7. Neben der 1. Klasse und einem Snack-Automaten wird er zukünftig auch die komplette behindertengerechte Ausstattung eines jeden Zuges beherbergen. Spezielle Sitze für mobilitätseingeschränkte Reisende und deren Begleiter sorgen für hohen Fahrkomfort auch auf weiten Strecken. Insgesamt werden 15 Ganzzüge modernisiert, das heißt, 15 Steuerwagen, 45 Mittelwagen 2. Klasse und 15 Service-Wagen mit 1. Klasse. Mehr als 100 Mitarbeiter der Fahrzeuginstandhaltung Wittenberge sind an diesem Projekt beteiligt. Die modernisierten Doppelstockwagen kommen zukünftig auf den Linien RE1 Frankfurt (Oder) – Magdeburg und RE11 Frankfurt (Oder) – Cottbus zum Einsatz. Die erste Einheit soll bereits Mitte Juli in Betrieb gehen und zwischen Magdeburg und Frankfurt pendeln. Der Umbau der Doppelstockwagen für das Netz Stadtbahn ist der erste Schritt zur Modernisierung des Doppelstockparks in der Region Nordost.



Foto: Neuhold

Joachim Trettin, Vorsitzender der DB Regio AG Nordost, Rainer Bretschneider, Staatssekretär des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg, und Hans-Werner Franz, Geschäftsführer VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (v. l.), bei der Vorstellung der neuen Züge.

6. OKTOBER 1950 BIS 18. JUNI 2012

In Erinnerung an Hannes Geier



☐ Als ich ihn vergangenes Jahr auf der Messe Transport & Logistik in München traf, erschrak ich sehr. Seine schwere Krankheit hatte ihn bereits gezeichnet, aber sein lebensbejahendes Wesen, seine Fröhlichkeit hatte er nicht eingebüßt. Dieses Jahr auf der Nürnberger Spielwarenmesse trafen wir uns ein letztes Mal. Besser ging es ihm nicht, seine Kraft reichte kaum für den Ausflug nach Nürnberg, aber seine Fröhlichkeit schien unverwüstlich. Viele kennen den „Hans Dampf in allen Gassen" im allerbesten Sinne noch aus seiner Zeit als Pressesprecher bei der Bayerischen Oberlandbahn (BOB), deren Start und deren erste durchaus nicht einfachen Gehversuche er öffentlich und mit viel Leidenschaft begleitete, und natürlich als kompetenten Eisenbahn-Fachjournalisten und Verkehrsexperten. In den letzten Jahren hatte er sich zwar ein wenig aus der Bahnbranche zurückgezogen, aber ganz weg war er nie und es war stets ein großes Vergnügen, ihm zu begegnen. Die schwere Krankheit hat den Baum von einem Mann vom Tegernsee nun besiegt. Er fehlt schon jetzt. *al*



Foto: Schmidt

Im Bahnhof Titisee zur Abfahrt nach Donaueschingen bereit: Die 52 7596 der Eisenbahnfreunde Zollernbahn e. V. aus Rottweil.

BADEN-WÜRTTEMBERG

125 Jahre Höllentalbahn

☐ Die DB Regio AG und die Anlieger der Höllentalbahn feierten am 24. Juni das Jubiläum „125 Jahre Höllentalbahn Freiburg (Breisgau) – Neustadt (Schwarzwald)". Neben Dampfzugpendelfahrten der Eisenbahnfreunde Zollernbahn mit der Kriegslok 52 7596 zwischen Donaueschingen und Titisee gab es die seltene Gelegenheit, einen Blick hinter die Kulissen des Bahnbetriebswerks Freiburg werfen zu können. Kostenlose Pendelfahrten ab dem Freiburger Hauptbahnhof brachten die Besucher auf das Werkstattgelände der DB Regio. Auf dem Bahngelände steht auch die Höllentalbahn-Dampflok 85 007. Der Mittelpunkt der Feierlichkeiten mit Eröffnung der Festveranstaltung durch Verkehrsminister Winfried Hermann fand am Bahnhof Titisee statt. Im Kurhaus von Titisee konnten die Aufnahmen eines Eisenbahn-Fotowettbewerbs begutachtet werden, während in einem historischen Güterwagen der IG Dreiseenbahn e. V. historische Aufnahmen zu entdecken waren.



Foto: Haslebner

In Tschechien ist der Planbetrieb der Russendieselloks der ČD-Reihe 781 (früher ČSD-T 679) endgültig vorbei. Als Abschiedsfahrt wurde der Kalkzug 65690 von ČD-Cargo von Hostivice nach Luzna u Rakovnika von zwei „Sergej", so der Name bei den tschechischen Eisenbahnern geführt. Sie waren mit ihrer alten Bezeichnung als T 679 im Einsatz. Von Hostivice bis Kladno war die T 679.1578 und von Kladno bis Luzna die T 679.1600 als Zuglok am Güterzug.

Bahnwelt Aktuell

Siemens

15 Jahre Wegberg-Wildenrath

☐ Im Januar 1997 wurde das Prüf- und Validationscenter (PCW) auf dem 35 Hektar großen Gelände eines ehemaligen Flugplatzes der britischen Royal Air Force eröffnet. Auf dem rund 28 Kilometer langen Schienennetz können Nahverkehrs-, Regional- und Fernverkehrszüge unter Realbedingungen getestet werden. Als Infrastruktur stehen im PCW zwei Testringe für Prüfungen bis 100 sowie bis 160 km/h und drei weitere Testgleise in Normal- und Meterspur zur Verfügung, die auch Spezialstrecken mit engen Kurvenradien und Steigungs- beziehungsweise Gefällstrecken beinhalten. Zur Prüfung der Infrastruktur kann in Wegberg-Wildenrath die Stromversorgung für alle gängigen Systeme getestet werden. Im Bereich der Sicherungs- und Signaltechnik bietet das PCW ein elektronisches Stellwerk sowie die Ausrüstung für alle gängigen Zugbeeinflussungs- und Kommunikationssysteme wie ETCS, GSM-R, PZB und FTGS. Das Prüfcenter testet Produkte sowohl von Siemens als auch von externen Kunden. Am 1. Juli lud Siemens zum Tag der offenen Tür und ein große Schar Besucher ließ sich die Gelegenheit nicht entgehen, einen Einblick in das Testareal zu gewinnen. Zahlreiche Loks wurden bei der Fahrzeugschau gezeigt.



Foto: Karkowski

Ein seltenes Treffen war die Parade der drei Siemens-Loks PCW-6, -7 und -8 „Euro-Sprinter“ beim Tag der offenen Tür.

DB AG

Feiern in Nürnberg


Foto: Dollinger

Den Besuchern wurde unter anderem der Tandemhub und -verschub eines ICE-Mittelwagens mittels zweier Deckenkräne demonstriert.-

☐ Am 21. Juli 2012 öffnete das Werk Nürnberg der DB AG zur Feier des 100-jährigen Bestehens seine Pforten, und die Eisenbahnfreunde kamen zahlreich. Vor einigen Jahren wäre es beinahe anders gekommen. Die DB AG hatte durch die Verschmelzung mit der DR Überkapazitäten. Das „Werk für schwere Instandsetzung“ sollte daher 2003 geschlossen werden. Mit Sitzblockaden und Hungerstreik demonstrierten damals die Mitarbeiter dagegen. Dank des geplanten Redesigns des ICE 1 kam dann glücklicherweise alles anders. 59 Triebzüge wurden schließlich in Nürnberg modernisiert. Das Redesign des ICE 1 ist längst abgeschlossen, mit dem Redesign der zweiten ICE-Generation folgte aber nahtlos ein Anschlussauftrag, der derzeit gut die Hälfte der 650 Arbeitsplätze sichert. Aktuell hat man knapp über die Hälfte der 44 Triebzüge bearbeitet. Gezeigt wurden beim Tag der offenen Tür der Verschub eines IC-Wagens mittels Lafette und die Druckbelastungsprobe von Drehgestellen. Daneben konnten Besucher beim Schweißen und Sandstrahlen zuschauen. Es gab Führerstandsmitfahrten auf einer Dampflok, und der Adler pendelte nach Langwasser. Bis 2014 sollen hier zudem rund 770 IC-Wagen aufgearbeitet werden, das derzeit zweite Großprojekt am Hasenbuck. Insgesamt rund eine Million Arbeitsstunden bedeutet das für die Arbeiter, weswegen Nürnberg derzeit gut ausgelastet ist. Neben ICE und IC kümmert man sich derzeit auch um Triebzüge der Münchner S-Bahn, darunter auch um die HU der selbigen. Zwei Triebzüge waren aufgebockt zu betrachten. Auf dem Außengelände gab es eine kleine Fahrzeugparade des DB-Museums Koblenz, das mit 111 001, 110 348, E 40 128, 140 423 und 150 091 vor Ort war. Die frisch lackierte 140 423 bekam dabei vor Ort ihre DB-Kekse in Blau.


Foto: Ulrich

140 423 (frisch lackiert) mit E 40 128, 150 091, 110 348 und 111 001 auf der Fahrt von Koblenz-Lützel nach Nürnberg-Langwasser zum Tag der offenen Tür. Die Aufnahme entstand bei Laufach.

Ungewöhnlich war die Zugkombination, die auf der linken Rheinstrecke von Brohl nach Ludwigshafen am 28. Juni 2012 mit maximal 40 km/h unterwegs war. Als Schleppfahrzeug diente der VT 9 der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH für die Überführung der Lok 42 zum BASF-Werk Ludwigshafen. Die BASF-Rangierlok vom Gmeinder-Typ D75BB hatte zuvor bei der Westfälischen Lokomotiv-Fabrik Reuschling, Hattingen, eine Hauptuntersuchung und Neulackierung bekommen.


Foto: Gerlach

TOP und FLOP

TOP: ODEG hilft!

Die ODEG spendierte Freifahrten für Kinder aus Tschernobyl, die sich im Frühsommer vier Wochen in der Lausitz erholen konnten. Auch schenkte die ODEG Sachspenden an die Hilfsorganisation „Aktionskreis Kinder von Tschernobyl, Görlitz“ Der Verein betreut liebevoll Kinder, deren Familien Opfer des Reaktorunglücks in Tschernobyl sind. „Als wir hörten, dass die Kinder in einem bedauernswerten Zustand bezüglich Kleidung in Görlitz ankamen, haben alle ODEG-Mitarbeiter die Kleiderschränke und Spielsachen ihrer Kinder durchgeschaut und von Herzen gespendet“, so Arnulf Schuchmann, Sprecher der Geschäftsführung. Im Zug gab es symbolisch Kinderfahrkarten sowie einen ODEG-Geschenkbeutel für jeden kleinen Reisenden. Diese haben sich riesig über die ODEG-Bären, Malhefte, Buntstifte und Gummibärchen gefreut. Der Verein sucht übrigens noch dringend Gasteltern für 2013, wenn wieder erholungsbedürftige Kinder nach Görlitz kommen.



Foto: ODEG

FLOP: Schienennahverkehr Sachsen

Sachsens Verkehrsminister Sven Morlok (FDP) will die Mittel für den Nahverkehr ab 2015 neu ordnen. Für die Strecke Hoyerswerda – Niesky könnte das das Ende des Personenverkehrs bedeuten. Denn mit seiner Verordnung für die ÖPNV-Finanzierung will Morlok die Zweckverbände dazu bewegen, auf wenig rentablen Strecken künftig nur Omnibusverkehr anzubieten. Die Züge zwischen Hoyerswerda – Niesky werden täglich von rund 400 Reisenden genutzt.

BAHNWELT AKTUELL

Zeitreise

Im Fasanengarten ...

Foto: Claus-Jürgen Schulze



Vor dem S-Bahn-Ausbau ging es mit 815 667 und 515 020 noch beschaulich zu am Bahnhof. **1969**

■ ... halten auch heute noch Züge. Der Haltepunkt „Fasangarten" an der heutigen Münchner S-Bahnlinie 3 liegt ein paar 100 Meter weiter nördlich. Ich kenne die Stelle am südlichen Münchner Stadtrand seit meiner Kindheit. Hunderte Male fuhr mich mein Vater über den Bahnübergang nördlich des Bahnhofs. Meist im Gegenlicht schaute ich auf die noch weitläufigen Gleisanlagen. Später, nach Beginn des S-Bahn-Verkehrs 1972, war er dann stillgelegt, ich schaute trotzdem. Als ich vor einigen Tagen dort ankam, um das Vergleichsfoto anzufertigen, traute ich erst meinen Augen nicht. Wo war denn überhaupt der Bahnübergang? Nun, ein Gleis reicht für die stark frequentierte S-Bahn-Linie schon längst nicht mehr. 2004 wurde der zweigleisige Ausbau abgeschlossen. Zu den neuen Bauten gehörte neben einem Überwerfungsbauwerk nördlich des Hp. Fasangarten auch die Auflassung des Bahnübergangs durch eine Straßenbrücke. Im Hauptverkehr rauschen die S-Bahnen heute im Zehn-Minuten-Takt durch die Röhre. Der Bahnhof ist weiterhin gut in Schuss. Eine bulgarische Kirchengemeinde hat ihn übernommen und pflegt Gebäude wie Außenanlagen vorbildlich. Im ehemaligen Gütergelände südlich davon plant man eine bulgarische Holzkirche. *abp*

Foto: Bauer-Portner



Moderne Zeiten: Zweigleisig und kreuzungsfrei präsentiert sich die Strecke heute als Hauptbahn. **2012**

Foto: Meyer



■ ***Aufgrund starker Regenfälle wurde vor einigen Wochen der Streckenabschnitt Ried i. Innkreis – Braunau unterspült. Momentan werden alle Züge durch Busse ersetzt, so auch die durchgehenden Verbindungen zwischen Mühldorf und Linz. Auf bayerischer Seite ersetzt eine 218 mit n-Wagen das ÖBB-Schnellzugpaar. Derzeit kommt es somit zu einem eintägigen Umlauf von RE 5963, RE 968, RE 969 und RE 5994. Vom 17. August 2012 bis 9. September 2012 wird das Schnellzugpaar komplett eingestellt aufgrund von Bauarbeiten im Streckenabschnitt Mühldorf – München.***

MALMÖ – BERLIN

„EuroNight" 301 bei Tageslicht

□ Eine außergewöhnliche Zugleistung konnte am 8. Juli 2012 im Fährhafen Sassnitz beobachtet werden. Der ansonsten nur nachts verkehrende EN 301 (Malmö – Berlin) fuhr an diesem Sonntag tagsüber zwischen beiden Städten bei Tageslicht, da am Vortag eine Reisegruppe zu befördern war. Die zur Rücküberführung der Wagen notwendige Fahrt war öffentlich buchbar und wurde von rund 50 Fahrgäs-ten auch gut in Anspruch genommen. Zwischen Trelleborg und Sassnitz erfolgte der Transport des Zuges mit dem Scandlines-Fährschiff „Trelleborg". Das EN-Zugpaar 301/300 Malmö – Berlin – Malmö wird von der Georg Verkehrsorganisation GmbH (GVG) betrieben. Zum Einsatz kommen Liegewagen der Bauart Bc-t von Veolia Schweden.

Foto: Schumann



Am Nachmittag des 8. Juli 2012 steht EN 301 abfahrbereit im Bahnhof Sassnitz-Fährhafen.

OLYMPIA 1972 IN MÜNCHEN

Mit den XX. Olympischen Sommerspielen wurde alles anders. München präsentierte sich den internationalen Gästen als aufgeschlossene, heitere Stadt. Und sie hatte nun das modernste Nahverkehrssystem Deutschlands.

AUFBRUCH IN DIE NEUZEIT

Menschenleer zeigen sich die Bahnsteige des Bahnhofs Olympiastadion, als die nagelneuen S-Bahn-Triebzüge 420 039 und 118 am 27. August 1972 als S 5 in Richtung Herrsching ausfahren. Doch wer genau hinsieht, erkennt wahre Menschenmassen, die auf der Brücke in Richtung Olympiagelände strömen.

Foto: Claus-Jürgen Schulze



Einer der fleißigen Helfer, ohne die dieser Artikel gar nicht möglich geworden wäre, schrieb mir: „Leider ist es (noch) nicht möglich, Bilder aus der Erinnerung, aus dem Kopf, mittels neuester Technik sichtbar zu machen". Das bezieht sich auch auf Klänge. Ich war damals elf Jahre und schlenderte mit meiner Mutter durch das Olympiadorf. Es lief „Popcorn", ein Kultsong aus der Synthie-Pop-Ära, aufgenommen von der Cover-Band „Hot Butter". Immer, wenn ich das Lied heute wieder höre, habe ich diese sehr besondere Situation von damals vor mir: Fröhliche Menschen aus aller Herren Länder, alle ziemlich wild und bunt gekleidet. Dazu diese herrlich luftigen, grünen und blauen Olympia-Fahnen in der ganzen Stadt.



Foto: Claus-Jürgen Schulze

Kurz vor dem Ausbau der künftigen S-Bahn-Strecken herrschte am Rand der Großstadt noch Lokalbahnstimmung. Am 3. Mai 1969 führt 211 037 am Haltepunkt Furth den N 4229 von München Ost nach Deisenhofen.

Und ich erinnere mich an meine erste S-Bahn-Fahrt. „Uiii, die beschleunigt ja wie ein Rennauto!“ Da waren die vorher auf meiner Strecke eingesetzten Züge mit E 44 echte Schnecken. Und nun diese nagelneuen, außen glänzend weiß-blauen und innen schön hellen Züge. Was für ein Fortschritt! Es brach damals tatsächlich eine neue Zeit in München und der gesamten Region an. Die Folgen zeigen sich bis heute. Aus einer etwas verschlafenen Voralpen-Großstadt wurde eine nicht zu bremsende Boom-Region.



Foto: Bauer-Portner

40 Jahre später präsentiert sich der selbe Haltepunkt topmodern und gepflegt. Die S-Bahn-Linie wurde mittlerweile zweigleisig ausgebaut. Die Züge fahren meist im Zehn-Minuten-Takt.

Planungen zur Länderbahnzeit

Planungen für ein verbessertes Nahverkehrssystem für München existierten freilich schon lange. Noch zu Länderbahnzeiten wurde eine Nord-Süd-Verbindungsbahn entlang der Isar vorgeschlagen. Auch die Idee einer zirka vier Kilometer langen Verbindung zwischen Haupt- und Ostbahnhof stammte schon aus dieser Zeit.

Während des Nationalsozialismus nahmen die Planungen zum Münchner Eisenbahnnetz dann gigantische Züge an: Ausgangspunkt war ein neuer Zentralbahnhof deutlich westlich des Hauptbahnhofs. Die Stadt München sollte ein dichtes Netz von Vorortstrecken erschließen, die in einen Nord-Süd- und einen Ost-West-Tunnel sowie eine Ringstrecke münden sollten. Auf den Vorortstrecken war natürlich ein mo-



Foto: Claus-Jürgen Schulze

Die Vorortstrecke Planegg – Gauting wurde für eine Simulation des S-Bahn-Betriebs auf der Stammstrecke genutzt. Am 4. April 1969 zieht 141 016 ihren Strom für N 3132 aus der Sonderkonstruktion der Fahrleitung für die Tunnelstrecke. Man beachte den doppelten Fahrdraht.

„Festliche Eröffnung des Verbundverkehrs in Stadt und Region München" am 26. Mai 1972 auf dem Marienplatz: An Oberbürgermeister Dr. Hans-Jochen Vogel (l.), den 1. Präsidenten der DB Wolfgang Vaerst (M.) sowie den bayerischen Wirtschaftsminister Anton Jaumann (r.) werden Röwa-Sondermodelle des ET 420 übergeben.

derner S-Bahn-Betrieb geplant. Doch so weit kam es nicht. Von 1938 an grub man zwar das erste Stück des Nord-Süd-Tunnels in der Lindwurmstraße, doch die Bauarbeiten mussten bald kriegsbedingt eingestellt werden. Bombentreffer ramponierten Teile des Tunnels, im unversehrten Abschnitt wurden in der Nachkriegsnot Pilze gezüchtet. Heute nutzt die U-Bahn-Linie 6 diese erste Tunnelstrecke.

Neubeginn nach dem Krieg

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs entwickelte sich München bald zu einer prosperierenden Stadt. Der öffentliche Nahverkehr hinkte dem Wachstum bald eklatant hinterher. Auf den sternförmig auf die Stadt zulaufenden Vorortstrecken fuhren zwar Pendlerzüge in dichtem Fahrplan. Doch endeten die Züge entweder am Hauptoder am Ostbahnhof. Um ins Zentrum zu gelangen, musste in die Straßenbahn umgestiegen werden. Die wiederum steckte oft im Stau. Also ging man zu Fuß weiter oder fuhr gleich mit dem eigenen Auto. Abhilfe für einen sich abzeichnenden Verkehrskollaps tat not.

Bald wurde der Gedanke einer Verbindung der beiden großen Bahnhöfe wieder aufgenommen. Die Bundesbahn bezeich-



Foto: Sammlung Seyferth

Auch die Jugendzeitschrift der DB konnte das Großereignis für Sport und Bahn in München nicht außer Acht lassen.

Oberbürgermeister Dr. H.-J. Vogel erinnert sich


Foto: Sammlung Manfred Knappe

MEB: Hätte es in München dieses Nahverkehrssystem aus moderner S- und U-Bahn nach Ihrer Ansicht auch ohne die Olympischen Spiele gegeben?

Vogel: Das moderne Münchner Schienenschnellverkehrssystem hätte es auch ohne die Olympischen Spiele gegeben. Die wichtigsten Entscheidungen waren insoweit schon vor der Bewerbung um die Spiele gefallen. Auch war die Nord-Süd-Linie der U-Bahn (...) schon seit Februar 1965 im Bau. Die Olympischen Spiele haben den Bau einer zusätzlichen Strecke von der Münchner Freiheit zum Olympiapark bewirkt und möglicherweise den S-Bahn-Bau etwas beschleunigt.

MEB: Heutzutage kann man sich ein solches Bauvorhaben im Herzen einer Großstadt kaum mehr vorstellen. Gab es damals keinen Widerstand gegen diese massiven Baumaßnahmen oder haben die Olympischen Spiele tatsächlich alle Münchner mobilisiert?

Vogel: Nein, es gab damals seitens der Bevölkerung zwar in Einzelfällen konkrete Beschwerden. Einen breiten oder gar allgemeinen Widerstand gab es weder gegen die Bewerbung und die Vorbereitungen der Olympischen Spiele noch gegen die Baumaßnahmen, die insbesondere die Innenstadt sehr stark in Anspruch nahmen. So weit ich mich richtig entsinne, ergaben Umfragen damals eine Zustimmung von mindestens 70 bis 80 Prozent.


Foto: Stadtarchiv München

Münchens Innenstadt verwandelte sich vor den Spielen in eine einzige riesige Baustelle. Danach wurde der größte Teil zur Fußgängerzone.

MEB: Die S-Bahn ging nur kurze Zeit vor dem Beginn der Olympischen Spiele in Betrieb. Gab es keine Befürchtungen, dass das neue hochmoderne System nicht funktionieren könnte und gab es für den Fall eines Ausfalls einen Plan B?

Vogel: Nein, solche Befürchtungen gab es nicht. Deshalb gab es auch keinen Plan B. Er hätte wohl auch nur in dem massenhaften Einsatz von Bussen bestehen können.

MEB: Inwieweit waren Sie als OB in die Planungen des neuen Münchner Nahverkehrs eingebunden?

Vogel: Ich musste schon als Oberbürgermeister an allen wesentlichen Entscheidungen mitwirken und habe deren Vorbereitungen auch ganz persönlich betrieben. Die wichtigsten Entscheidungen waren die Überlassung der so genannten klassischen Trasse an die Bundesbahn – das war jahrelang außerordentlich umstritten – sowie die Entscheidung in den Jahren 1963/64 zunächst für eine Unterpflasterstraßenbahn, dann für die U-Bahn. Und schließlich das Zustandekommen der notwendigen finanziellen und strukturellen Vereinbarungen mit dem Bund, dem Freistaat Bayern und der Bundesbahn. (...)

MEB: Haben Sie ein persönliches Erlebnis, eine spezielle Erinnerung im Zusammenhang mit den Olympischen Spielen und dem Ausbau des Münchner Nahverkehrs?

Vogel: An ganz konkreten Erinnerungen an jene Zeit fehlt es mir nicht. Da steht beispielsweise der Heiterkeit und Weltoffenheit der Eröffnungsveranstaltung die Trauer über den Anschlag vom 5. September 1972 gegenüber. Im Bereich Nahverkehr gab es einmal eine dramatische Situation, als das Bundesverkehrsministerium dem damaligen Präsidenten der DB, Herrn Öftering, in letzter Minute die Unterzeichnung des grundlegenden Vertrages untersagte. Die übrigen Vertragspartner unterzeichneten dennoch den Vertrag (...) Herr Öftering rettete die Situation, indem er erklärte, er stimme dem Inhalt des Vertrages zu, könne aber erst dann unterschreiben, wenn die Höhe des Bundeszuschusses endgültig feststehe.

Interview: Stefan Alkofer



Foto: Ulrich Budde

Mit 191 100 wurde am 17. August 1972 die Abstellung von Sonderzügen im Rangierbahnhof München Ost geprobt. Umsonst: In der Fahrplananordnung zu den Olympischen Spielen der BD München ist zu lesen: „Im Bf München Ost Rbf werden in der Zeit vom 26.8. bis 11.9.1972 die beiden Rangierlok BR 191 durch Lok der BR 290 ersetzt.“ Die E-Lok-Dinosaurier durften also während der Spiele nicht öffentlich gezeigt werden.



Foto: Paul Müller

Urahn der Nahverkehrstriebwagen am modernen S-Bahnsteig. 485 022 für den Personalpendel zum AW München-Freimann wartet am 14. Juli 1972 in München-Moosach. Während der Spiele war der Nordring für solch nachrangige Zugleistungen gesperrt. Die S-Bahn hatte Vorrang.

nete die geplante Strecke als V-Bahn (Verbindungsbahn). Doch auch die Stadt plante: Eine Unterpflaster-Straßenbahn sollte auf der gleichen Trasse verwirklicht werden. Lange Verhandlungen waren nötig, um schließlich der DB die so genannte klassische Trasse zu überlassen. In den 60er-Jahren wurde der Ausbau eines Schnellbahnsystems in den Stadtentwicklungsplan aufgenommen, in dem neben der V-Bahn auch der Ausbau mehrerer U-Bahn-Linien festgeschrieben wurde. 1965 war die Finanzierungsvereinbarung unter Dach und Fach und der Bau der Münchener S-Bahn wurde genehmigt.

Der Countdown läuft

Ein Jahr später erhielt München den Zuschlag für die Austragung der XX. Olympischen Sommerspiele im Jahr 1972.

Ohne Olympia hätte man sicher auch mit dem Bau begonnen, doch nun wurde die Zeit knapp. Der ursprüngliche Zeitplan musste um zwei Jahre gekürzt werden, man hatte nun sechs Jahre Zeit für ein ambitioniertes Programm:

Kernpunkt des S-Bahnnetzes war die neue Tunnelstrecke zwischen Haupt- und Ostbahnhof. Hatten frühere Planungen zur V-Bahn noch eine offene Querung der Isar vorgesehen, plante man nun durchgehend unterirdisch. Zur Verhinderung eines po-

Noch begrüßt die letzte Dampflok im Raum München die Olympia-Gäste. Wenig später musste die Beschriftung der 003 131 auf Geheiß von oben entfernt werden. Das sei nicht modern genug.

Foto: Ralf Roman Rossberg



Tatzelwurm-Mittelteil (s. u.): In der Mitte waren modernste Wendezug-140.8 gereiht, deren Innenleben auf die beidseitig anzuschließenden Steuer- und Bremsleitungen umgebaut werden musste.



Foto: Paul Müller

Foto: Hubert G. Königer

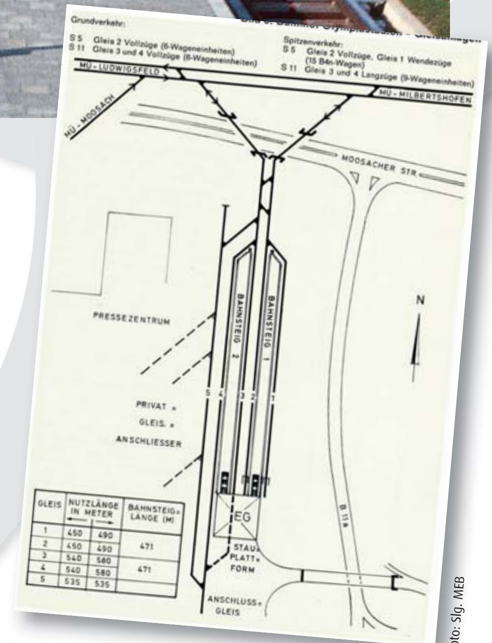
Neben der S 5 steht am Gleis 1 des Olympiabahnhofs ein „Tatzelwurm". Sie S 25 vom Münchner Ostbahnhof wurde aus nicht weniger als 14 Silberlingen gebildet.

tentiellen Wassereinbruchs in den gesamten Tunnel westlich des Flusses wurde übrigens ein kompliziertes Schott, ein so genanntes Wehrkammertor, eingebaut.

Ein großer Teil der Ausbaumaßnahmen bezog sich aber auch auf die Zulaufstrecken. Am Ostbahnhof und in München-Laim mussten neue Überwerfungsbauwerke entstehen, um eine kreuzungsfreie Zufahrt zur S-Bahn-Stammstrecke zu ermöglichen. Alle Bahnhöfe an den S-Bahn-Linien erhielten neue Bahnsteige, oft auch neue Bahnsteigunterführungen.

Und es waren natürlich neue Züge erforderlich. Parallel zum S-Bahn-Ausbau wurden die Triebwagen der Baureihe 420/421 entwickelt, erbaut und erprobt. Auf dem dreigleisigen Abschnitt Gauting – Planegg der Strecke nach Garmisch wurde ein Probebetrieb eingerichtet (siehe Bild S. 16). Die späteren Haltepunkte der Stammstrecke wurden durch Haltetafeln und Stationsnamen simuliert. Die zukünftigen S-Bahn-Lokführer hatten dort den aufgestellten Fahrplanentwurf zu erproben. Auch auf der Strecke nach Geltendorf fand ein Probebetrieb mit den neuen S-Bahn-Zügen statt. Das Ergebnis war niederschmetternd: Die Fahrpläne waren zu eng bemessen, die Anfahr- und Bremszeiten länger als geplant. Einfahrten auf Hp 2 hatte man wohl auch nicht eingeplant. Die Fahrpläne wurden also gestreckt. Nur, dafür hatte man zu wenig Fahrzeuge bestellt.

Das erste S-Bahn-Netz musste daher unvollständig in Betrieb gehen, um mit den



GLEIS	NUTZLÄNGE IN METER ←	NUTZLÄNGE IN METER →	BAHNSTEIG-LÄNGE (M)
1	450	490	
2	450	490	471
3	540	580	
4	540	580	471
5	535	535	

Foto: Slg. MEB

Der Bahnhof Olympiastadion war über zwei Verbindungskurven an den Nordring, eine Güterstrecke, angebunden. Die Entfernung zum Olympiagelände betrug 1000 Meter.



Foto: Ludwig Rotthowe

Für die zahllosen Sonderzüge war die DB auf Leihgaben anderer Bahnverwaltungen angewiesen. Auch die MAV sprang ein: D 20115 fährt am 2. September 1972 um 8:03 Uhr in Münster ab.

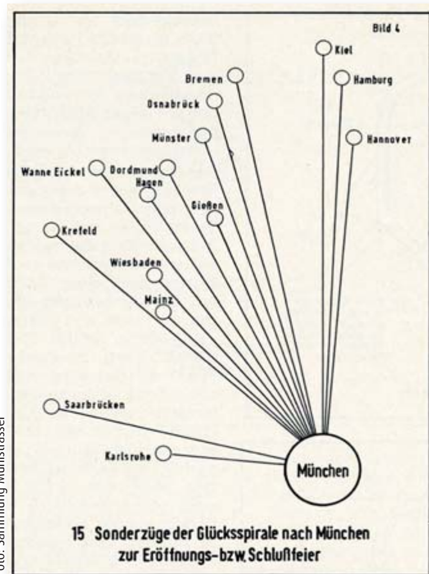


Foto: Sammlung Mühlstrasser

Aus ganz Deutschland fuhren die Glücksspiralen-Züge zu den Eröffnungs- und Schlussfeiern. Jeweils 15000 Gewinner wurden damit nach München und zurück befördert.



Foto: Claus-Jürgen Schulze

Der Olympiasonderzug D 1023 von Oostende mit 110 121 und Wagen der SNCB durchfährt am 5. September 1972 München-Allach, vorbei an einer bekannten Lokschmiede und einem 485.

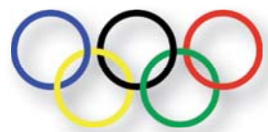
gelieferten 120 Triebwagen auszukommen: Die damalige S 3 nach Ismaning wurde nicht in Betrieb genommen (Grund war auch der gleichzeitige Bau der Autobahn A 99). Die S 1 fuhr nur bis Hohenbrunn und die S 2 nur bis Deisenhofen (siehe Bilder auf Seite 16 und unsere Zeitreise auf Seite 12). Auch die Isartalbahn nach Wolfratshausen blieb zunächst S-Bahn-los, dort fuhren Silberling-Wendezüge.

Am 28. April 1972 wurde auf der Stammstrecke München-Pasing – Ostbahnhof der erste Pendelverkehr eingerichtet, genau einen Monat später startete der Münchener Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) mit der Inbetriebnahme der S-Bahn auf damals über 360 Kilometern Streckenlänge. Noch nie war in Deutschland ein derartig großes S-Bahn-Netz auf einen Schlag in Betrieb genommen worden. Die Bewährungsprobe stand schon wenige Wochen nach der Eröffnung an. Vom 26. August bis zum 10. September wurden die Olympischen Spiele in München ausgetragen. Mit der S-Bahn wurde ein Sonderverkehr zu dem extra für die Spiele erbauten Bahnhof Olympiastadion eingerichtet: Die S 5 von Herrsching wurde verlängert und fuhr ab Ostbahnhof über die Gütergleise des Nordrings. Die S 11 wurde in Gegenrichtung betrieben, sie lief ab Ostbahnhof über die Stammstrecke nach Westen und bog dann auf den Nordring ein. Der Olympiabahnhof wurde mit



Foto: Wolfgang Schumacher

Auch die SBB halfen aus: Im Morgenzug von Mimmenhausen-Neufrach nach Ravensburg waren zwei alte Schweizer Stahlwagen eingereiht. Noch besser: Die Schwandorfer 086 283 musste einspringen, weil zusätzliche Dielselloks in München gebraucht wurden.



extra langen Bahnsteigen versehen, um auch S-Bahn-Langzüge (neun Wagen) aufnehmen zu können. Bei Sonderveranstaltungen kam zusätzlich die S 25 zum Einsatz. Deren Züge bestanden aus 14 Silberlingen und mittig eingereihter, nagelneuer Wendezug-140.8. An jedem Zugende befand sich ein Steuerwagen (siehe Bilder Seite 19). Insgesamt wurden während der olympischen Spiele 5765 S-Bahn-Zugfahrten (ohne Leerzüge) abgewickelt, das waren durchschnittlich 360 Züge am Tag.

Doch nicht nur die S-Bahn erbrachte Höchstleistungen. Die BD München hatte alle Sonderregelungen zu den Olympischen Spielen in einem Sonderheft zusammengefasst. Darin sind vom Personen- und Güterzugverkehr über den Betriebs- und Triebfahrzeugsdienst bis zum Sozialdienst alle olympiabedingten Sonderregelungen aufgeführt. Allein die Zugzahlen im Personenzugdienst sind beeindruckend: Nicht weniger als 1731 Sonderzugleistungen waren geplant. 200 internationale und 192 innerdeutsche Olympia-Saisonzüge wurden gefahren, dazu kamen 192 Entlastungszüge zu den regulären Zugläufen.

Unter den 56 Einzelsonderzügen waren solche der US-Army (Frankfurt und Kaiserslautern – Dachau) oder für die belgischen Sportler. Unter den Zugnummern D 20591 bis 20599 wurden in sieben Zügen Zuschauer von Berlin Ost und Leipzig nach Kiefersfelden befördert. Offiziell handelte es sich (erstmals in der Geschichte) um Touristen aus der DDR, die in zwei Gruppen zu den Spielen anreisen durften.

Mammutleistung der Bahn

In der gesamten Region Oberbayern waren Besucher untergebracht. In 686 sogenannten Quartierzügen kamen sie nach München und auch wieder zurück. Die Glücksspirale schickte 60 Züge aus ganz Deutschland nach München. Im Ausflugsverkehr wurden der Gläserne Zug (491) und Triebwagen der Baureihen 430 und 624 eingesetzt. Einige Sportstätten lagen auch außerhalb von München. Zu den Kanu-Slalom-Veranstaltungen in Augsburg sowie zu Hand- und Fußballspielen in anderen süddeutschen Städten liefen die 144 Züge des Sportstättenverkehrs. Von einem provisorischen Bahnsteig in München-Milbertshofen starteten die aus Bc-, WR-, WG- und Aüm-Wagen gebildeten Züge.

Für Güterzüge war somit auf dem Nordring so gut wie kein Platz. Sie wurden großräumig über andere Strecken umgeleitet. Auch die Güterzugbildung musste auf andere Bahnhöfe in Bayern und sogar in Italien und Österreich verlagert werden, da im Rangierbahnhof München Ost zwölf Kilometer Gleise für die Abstellung der Sonderzüge bereitzuhalten waren.

Alles in allem: Ein riesiger Aufwand, um möglichst viele Anteile des Olympia-Verkehrs auf die Bahn zu bringen. Aber er hat sich gelohnt, Störungen im Bahnbetrieb sind aus diesen zwei Wochen im Jahr 1972 so gut wie nicht bekannt geworden. Heute unvorstellbar? *Andreas Bauer-Portner*

Wo einst Hunderttausende zu den Wettkampfstätten pilgerten, herrschen heute verkehrslose Ödnis und Verfall. Es gibt jedoch Überlegungen, die Bahnhofsruine „Olympiastadion" in eine Gedenkstätte für die Opfer des Anschlags am 5. September 1972 umzuwandeln. Eine gute Idee.

Foto: Thomas Oswald

Foto: Archiv MVV

Die DB AG erhält Konkurrenz im Fernverkehr. Zwischen Rhein und Elbe können Bahnfahrer nun auch den Hamburg-Köln-Express (HKX) nutzen.

Auf die Plätze, fertig, los!



Foto: Henschel

Vom Allgäu ins norddeutsche Flachland: Mit gemieteten Alex-Wagen will der HKX seit 23. Juli 2012 Kunden auf seine Seite ziehen.

Die Probefahrten des neuen HKX im Juli fanden mit fünf Abteilwagen aus dem „ALEX I" statt, allesamt in gutem, aber in die Jahre gekommenen Zustand. Ursprünglich sollten aufgearbeitete österreichische Wagen (ehemalige 4010-Garnituren) fahren. Deren Einsatz verzögert sich aufgrund von Schwierigkeiten beim Umbau und der Neuzulassung durch das EBA immer weiter. Carsten Carstensen, Geschäftsführer des HKX, sagte: „Wir haben die (Alex-)Wagen der Vogtlandbahn, also fünf Avmz, erst einmal bis ins Jahr 2013 angemietet." Da mit fünf Wagen der Fahrplan nicht zur Gänze gefahren werden kann, stellt sich die Frage, wie es um die Zugleistungen bestellt ist. „Derzeit fahren wir montags bis donnerstags mit drei Zügen, donnerstags bis sonntags den kompletten Fahrplan. Dann wird zusätzlich eine Marschbahngarnitur der Nord-Ostsee-Bahn eingesetzt," so Carsten Carstensen weiter. „Bis Dezember wollen wir den kompletten Fahrplan durchgehend fahren." Angesprochen auf die ursprünglich zum Einsatz vorgesehenen ehemaligen ÖBB-Wagen sagte Carstensen: „Die Aufarbeitung im Werk in Polen war nicht zufriedenstellend und wurde gestoppt, die Verträge wurden gekündigt. Die Wagen werden nun zur weiteren Aufarbeitung nach Deutschland zurückgeholt." Man ist also noch immer davon überzeugt, die ehemaligen Transalpin-Wagen irgendwann zwischen Alster und Rhein zum Einsatz zu bringen. Dem Unternehmen und dem Wettbewerb wäre es zu wünschen. Ein Scheitern des Projekts würde mögliche Investoren für weitere eigenwirtschaftliche Reisezugverkehre auf Jahre verschrecken. Fahrkarten für den HKX zu teils sehr attraktiven Konditionen erhält man auf der Webseite des Unternehmens unter www.hkx.de zum Vorbucherpreis und mit Buchung des Wunschsitzplatzes oder aber direkt im Zug beim Personal.

Christian Arndt/al

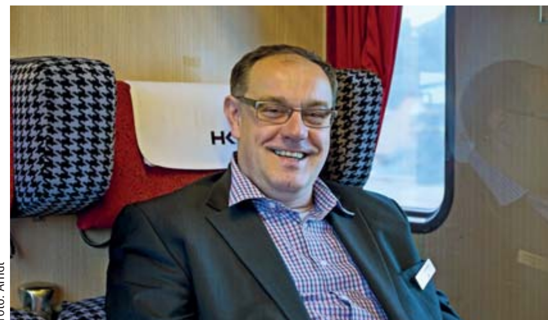


Foto: Arndt

Carsten Carstensen ist zuversichtlich für das Projekt HKX, auch wenn noch nicht alles nach Wunsch läuft.



Foto: Hakmann

Der HKX mit modernen Bombardier-Wagen, welche die NOB gewöhnlich auf der Marschbahn einsetzt.



Bunt ist alle Theorie

Andreas Hegger et al: Grundwissen Bahn. Europa Lehrmittel, Haan-Gruiten 2012. ISBN 978-3-8085-7423-2, 544 Seiten, zahlreiche Abbildungen; Preis: 40 Euro.

■ Der Eisenbahnbetrieb ist eine komplexe Angelegenheit. Das Wissen, das sich ein angehender Triebfahrzeugführer im Lauf seiner Ausbildung aneignen muss, ist sehr umfangreich und in diesem Werk ausführlich zusammengefasst. Für diese Gruppe Auszubildender, neudeutsch Eisenbahner im Betriebsdienst, wurde es auch geschrieben. Wertvoll ist das Lehrbuch aber ebenso für alle Eisenbahnfreunde, die schon lange nach einer kompakten und fundierten Beschreibung des Bahnbetriebs suchten. Hier erfährt man alles, was man wissen muss über Bahnfahrzeugtechnik, Stellwerkstechnik, das Führen eines Triebfahrzeugs, um nur einige der Kapitel zu nennen. Die Texte sind verständlich und knapp, die Gliederung übersichtlich und die zahlreichen Abbildungen tragen sehr zum Verständnis bei. *al*

● ***Fazit: Gehört in den Handapparat eines Eisenbahnfans***

Reminiszenz an vergangene Tage

Stefan Geyer (Hrsg.): Mit des Blitzes Schnelle. Fischer Taschenbuch Verlag, Frankfurt am Main 2012. ISBN 978-3596903948, 288 Seiten; Preis: 8,00 Euro.

■ Der jüngste Autor des Buches ist Ödön von Horvath, geboren 1901. Die Aufsätze, Gedichte und Kurzgeschichten dieser Anthologie handeln überwiegend im 19. und in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, was sie nicht weniger lesenswert macht, zumal der Herausgeber eine Riege von Großmeistern in diesem Taschenbuch vereinigte: Der Bogen reicht von Robert Walser, Kurt Tucholsky, Thomas Mann über Mark Twain bis Marcel Proust, Emile Zola und viele andere. Das Buch ist eine wunderbare Lektüre für kurze und lange Zugfahrten. Aber gibt es wirklich keine Texte jüngerer Autoren zur Eisenbahn? Vermutlich fliegen moderne Autoren von Lesung zu Lesung. *al*



● ***Fazit: Wertvoller Zug-Begleiter im Westentaschen-Format***

Das olympische Geschenk

Karl-Heinz Dix, Horst Staimer: Die Münchner S-Bahn. DiST-Verlag, München 2007. ISBN 978-3-9811659-0-6, 159 Seiten, viele Sw- und Farbabbildungen; Preis: 19,80 Euro.

■ Das Buch ist keine Neuerscheinung, hat aber noch keine Spur Staub angesetzt und passt hervorragend zur Titelgeschichte dieser Ausgabe. Anhand zahlreicher Fotos und mittels gut geschriebener Texte zeigen die beiden Autoren, wie in vergleichsweise kurzer Zeit ein hochmodernes Nahverkehrssystem entstand und eine Stadt sowie ihr Umland umkrempelte. München ist ohne seine S-Bahn, die schon kurz nach ihrem Start alle Erwartungen übertraf, heute nicht mehr vorstellbar. Lediglich bei einigen Bildunterschriften haben sich in dem lesenswerten Buch kleine Fehler eingeschlichen. *al*



● ***Fazit: Erfolgreicher Nahverkehr in Wort und Bild***



Außerdem erschienen

Daten, Fakten, Farbbilder

Jan Reiners: Dampfloks der deutschen Museumsbahnen. Transpress-Verlag, Stuttgart 2012. ISBN 978-3-613-71425-0, 128 S., 100 Farbabbildungen; Preis: Euro 9,95.

Die Stuttgarter Typenkompass-Reihe vermittelt Basiswissen für Eisenbahnbegeisterte. Entsprechend kompakt sind die Informationen über den Museums-Dampflokbestand, der sich auf in Deutschland gebaute Maschinen beschränkt.

● **Mit Kurzbeschreibungen zu Geschichte und Einsatz**

Aktuelle und historische Grüße

Thomas Böttger: Sächsischer Schmalspurbahnkalender 2013. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2012. ISBN 978-3-937496-52-8, 13 Bl., 1 Sw-,12 Farbabb.; Preis: Euro 6,00.

Sachkundige Kurzinformationen auf den Kalenderblattrückseiten runden die visuellen Motive gekonnt ab.

● **Postkartenkalender nicht nur zum Sammeln**

Legendäre und andere Brummer

Dr. Rolf Brüning: Diesellokomotiven der Deutschen Bundesbahn. DGEG-Medien, Hövelhof 2012. ISBN 978-3-937189-64-2, 120 Seiten, 111 Farbabbildungen; Preis: 24,80 Euro.



■ Der Untertitel verspricht sicher nicht zu viel: Unter den Farbbild-Raritäten, die Dr. Rolf Brüning für diesen jüngsten Band der DGEG-Reihe aus seinem reichhaltigen Archiv ausgewählt und klar strukturiert beschrieben hat, sind etliche Aufnahmen, die mehr als einen intensiven Blick verdienen. Insbesondere Jüngere, die die „Meisterfotos"-Bände aus den 80er-Jahren nicht kennen, werden von den auch durchweg gut reproduzierten historischen Bundesbahn-Bildern, übrigens zusätzlich die Zeit bis Ende 1993 abdeckend, beeindruckt sein. *hc*

● ***Fazit: Mehr als nur ein weiterer Bildband***

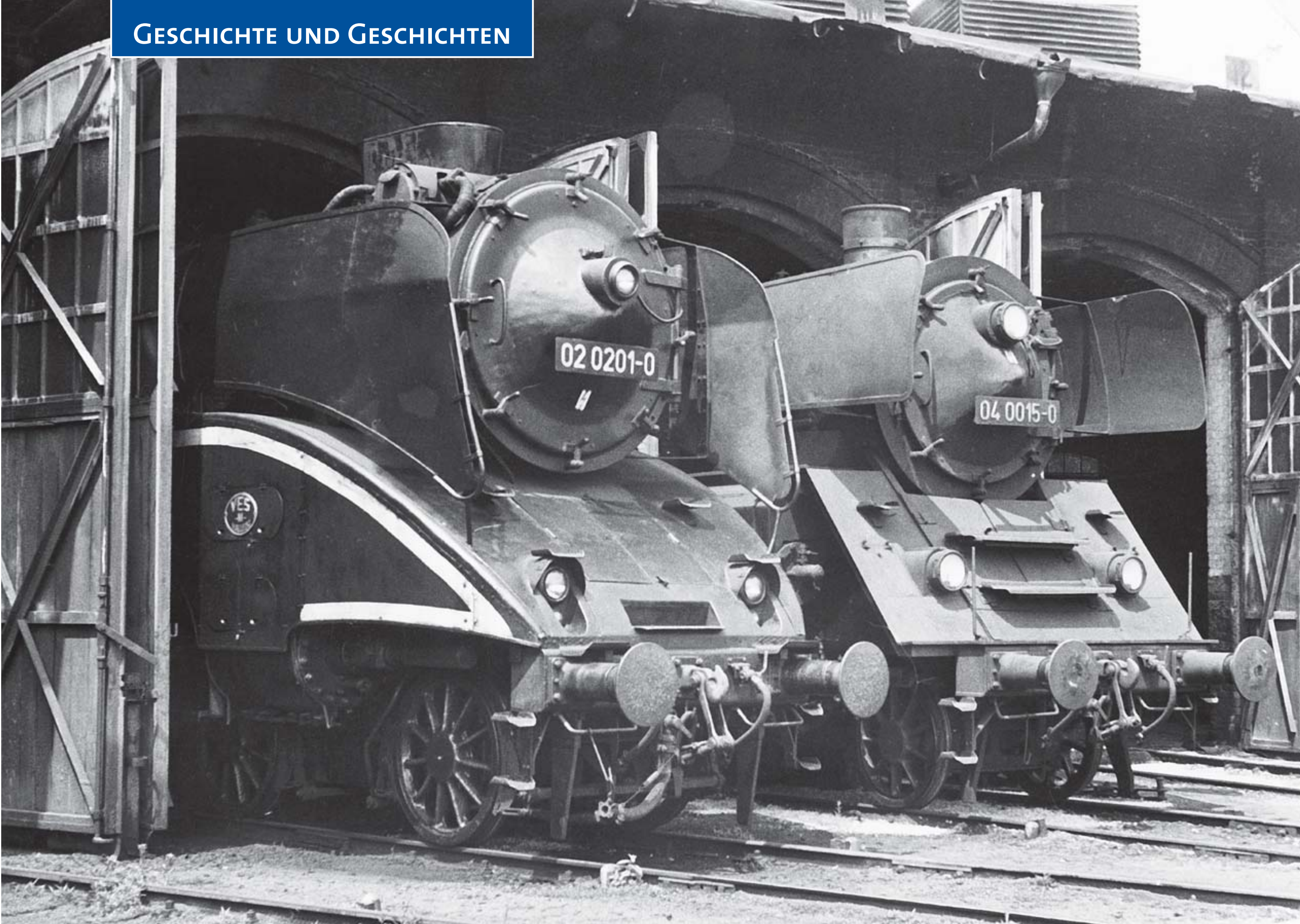


Foto: Reiner Preuß/MEB-Archiv

Von Beginn an Mittler: Stets gehörten Besuche bei der Reichsbahn, hier im Juni 1971 im Bw Halle P, zum Pflichtprogramm der MEB-Redaktion.

60 Jahre jung: Seit 1952 setzt der MODELLEISENBAHNER Maßstäbe, eine Erfolgsgeschichte, die sogar das Ende der DDR nicht bremsen konnte. Und sein Werdegang bietet Spannung pur mit durchaus filmreifen Situationen.

Jähe Wendungen der Lage

Teil I

Seitdem ich des Lesens kundig bin, das war mit noch nicht ganz sechs Jahren, begleitet mich „DER MODELLEISENBAHNER". Damals, anno 1955, hätte ich mir allerdings nicht träumen lassen, dass ich dermaleinst selbst beim ME, wie man ihn zu DDR-Zeiten abkürzte, heutzutage als MEB geläufig, eine berufliche Heimat finden würde. Was nun auch schon mehr als 15 Jahre her ist.

Natürlich besitze ich alle Hefte ab der ersten Ausgabe, dem Septemberheft 1952. Und wenn ich in ihnen blättere, stelle ich immer wieder fest, dass der MODELLEISENBAHNER von Anfang an mit Fug und Recht im Untertitel den Begriff „Fachzeitschrift" verwendete. Und ich stoße auf klangvolle Namen, die bei der kleinen wie

der großen Eisenbahn eine Rolle spielten. Mit einem, der die Geburtsstunde unserer Zeitschrift entscheidend mitbestimmte, habe ich die Ehre, seit mittlerweile auch schon vielen Jahren persönlich bekannt zu sein: Ohne den gebürtigen Dresdner Karlheinz Brust, mittlerweile 87 Jahre alt, hätte es höchstwahrscheinlich den MODELLEISENBAHNER, dem in den folgenden Jahrzehnten eine gewisse standortbedingte Reisefreudigkeit nicht abzusprechen ist, wohl nie gegeben.

„Jähe Wendungen der Lage" sind eben nicht ausgeschlossen. Dies vom Staatsratvorsitzenden Erich Honnecker kolportierte





Foto: Stirl

Der E94 und Fritz Hornbogens Eigenbau-Modell (oben r.) widmete die erste Ausgabe nicht nur den Titel, sondern auch einen ausführlichen Beitrag nebst H0-Bauplänen.



Foto: Karlheinz Brust

„Unser Fünfjahrplan": Die H0-Anlage dreier MEB-Geburtshelfer ging 1951 auf Ausstellungstour quer durch die DDR.

Zitat, das man in ähnlicher Form auch von Lenin kennt und bei Leo Trotzki „jähe Wandlungen der objektiven Lage" heißt, trifft auf den MODELLEISENBAHNER im wahrsten Sinne des Wortes zu.

Seine eigentliche Geburtsstunde schlägt am 7. Januar 1952 punkt 15 Uhr: Im Klubraum der Vereinigung Volkseigener Betriebe (VVB) für Installationen, Kabel, Apparate, Abt. KA4 in Leipzig haben sich sechs Geburtshelfer versammelt und zwar Dr. Lothar Schrödel, Ingenieur Wilhelm Dräger, Heinz Lenius (alle drei VVB IKA), Gerhard Arndt (Amt für Informationen des Ministeriums für Verkehr), Fritz Hornbogen und Karlheinz Brust (beide IKA Sonneberg-Oberlind). Einziger Tagesordnungspunkt ist die Absicht der VVB IKA, „eine Zeitschrift über den Modelleisenbahnbau herauszugeben."

Das Sextett einigt sich schnell: „Der Modellbahnpionier" soll die neue Zeitschrift heißen, Wilhelm Dräger die technische Redaktion, Dr. Lothar Schrödel die allgemeine Redaktion und Heinz Lenius die Organisation übernehmen. Als ständige Mitarbeiter sind Karlheinz Brust, Fritz Hornbogen, Gerhard Andt, Diplom-Ingenieur Harald Kurz (TH Dresden) und Reichsbahn-Oberrat Harder vorgesehen.

Die erste Ausgabe soll schon am 15. Februar 1952 erscheinen und zwar im DIN-A5-Format. Bereits um 17 Uhr ist die

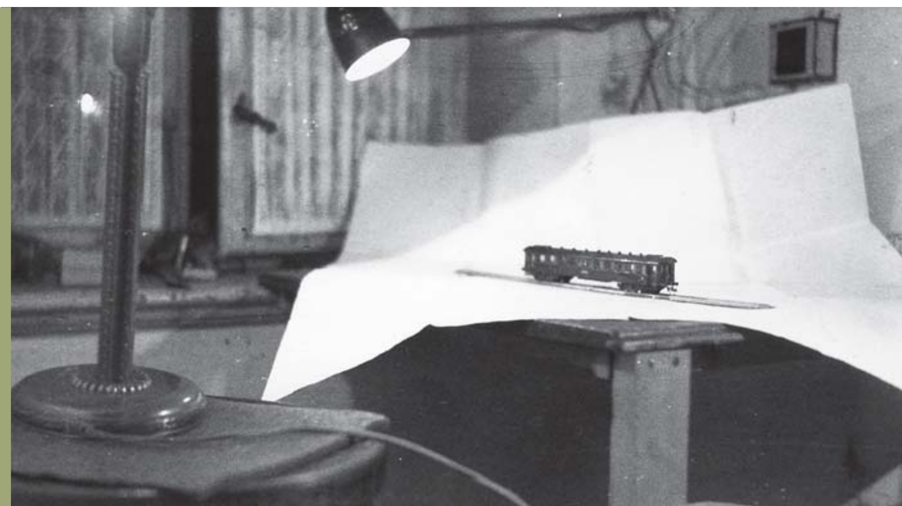


Foto: Karlheinz Brust

Ein Stück Gleis, etwas Papier und eine Tischlampe: Mit einfachsten Mitteln wurden in der Anfangszeit die Modelle für eine Veröffentlichung im MODELLEISENBAHNER in Szene gesetzt.



„Verwenden!" Eine bestimmende Anweisung auf der Rückseite dieser Aufnahme von der Anlage des Dresdner Modellbahnpioniers Hansotto Voigt, publiziert im Dezember 1952.

Foto: Winter/MEB-Archiv



Karlheinz Brust (3.v.r.) in seinem Element: In Berlin tagt die Jury des vom MODELLEISENBAHNER initiierten Modellbauwettbewerbs.

Foto: Gerhard Illner/MEB-Archiv



Keine Berührungsängste: Im VSM-Messwagen beobachten 1957 Karlheinz Brust und Hansotto Voigt (v.r.) interessiert die Instrumente.

Foto: Gerhard Illner/MEB-Archiv

Besprechung beendet. Das Konzept steht, renommierte Fachleute sind ins Boot geholt und damit Lizenz und Papierzuteilung in Aussicht.

Mit dem ersten Erscheinungstermin war man freilich etwas zu optimistisch. Der Monat verging, auch der März, April und Mai verstrichen. Und dann kam im Juni der Tag des Eisenbahners und mit ihm „Die Modelleisenbahn", herausgegeben vom Zentralvorstand der Industriegewerkschaft (IG) Eisenbahn.

Bis heute hält sich hartnäckig das Gerücht, dass es sich hierbei um die Nullnummer des MODELLEISENBAHNER gehandelt habe. „Mitnichten", weist Karlheinz Brust diese Annahme energisch zurück. Er muss es wissen, denn schließlich hatte man ihn um eine Beurteilung der „zum ersten Mal" – damit durchaus als Periodikum zu verstehen – erscheinenden Broschüre gebeten. Sein Urteil war deulich: „Die Modelleisenbahner der DDR warten schon lange auf eine Fachzeitschrift, jedoch ist das vorliegende Heft nicht in der Lage, die Masse unserer Modelleisenbahner, sowie unserer Jugend, die erst am Anfang ihrer Tätigkeit steht, anzuleiten und Anregungen zu geben."

Auf einer eiligst in Berlin vom IG-Zentralvorstand für den 12. Juli einberufenen Sitzung, an der auch Brust teilnahm, hatten die VVB-Vertreter letztlich die besseren Argumente, vor allem Lizenz und Papierzuteilung in der Tasche. „DER MODELLEISENBAHNER" war gerettet, erschien erstmals im September 1952. *Karlheinz Haucke*

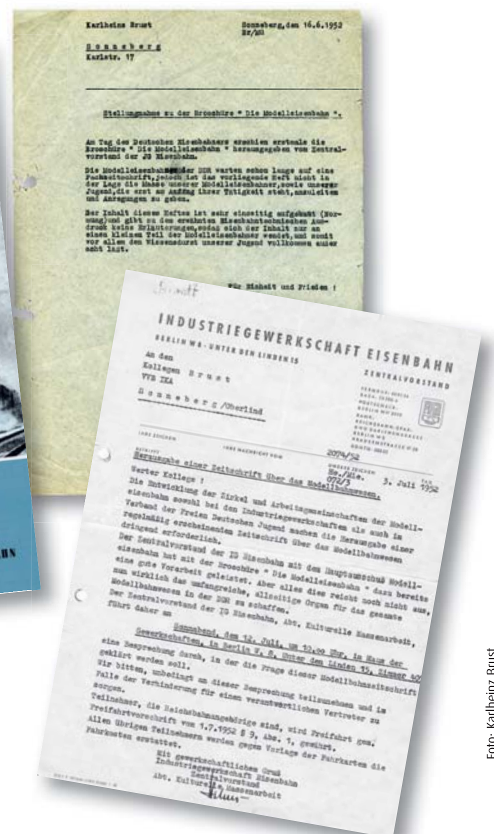


DIE Modelleisenbahn

HERAUSGEGEBEN VOM ZENTRALVORSTAND DER IG EISENBAHN

MODELLBAHNER!

FDGB



Karlheinz Brust
Sonneberg, den 16.6.1952
Br/Mü

Sonneberg
Karlstr. 17

Stellungnahme zu der Broschüre " Die Modelleisenbahn ".

An Tag des Deutschen Eisenbahners erschien erstmals die Broschüre " Die Modelleisenbahn " herausgegeben vom Zentralvorstand der IG Eisenbahn.

Die Modelleisenbahner der DDR warten schon lange auf eine Fachzeitschrift, jedoch ist das vorliegende Heft nicht in der Lage die Masse unserer Modelleisenbahner, sowie unserer Jugend, die erst am Anfang ihrer Tätigkeit steht, anzuleiten und Anregungen zu geben.

Der Inhalt dieses Heftes ist sehr einseitig aufgebaut (Normung) und gibt zu den erwähnten Eisenbahntechnischen Ausdruck keine Erläuterungen, sodaß sich der Inhalt nur an einen kleinen Teil der Modelleisenbahner wendet, und somit vor allem den Wissensdurst unserer Jugend vollkommen ausser acht lässt.

Für Einheit und Frieden !

INDUSTRIEGEWERKSCHAFT EISENBAHN
BERLIN W8 · UNTER DEN LINDEN 15
ZENTRALVORSTAND

An den
Kollegen Brust
VVB IKA
Sonneberg/Oberland

2074/52
He./Mie.
072/3
3. Juli 1952

Herausgabe einer Zeitschrift über das Modellbahnwesen.

Werter Kollege !
Die Entwicklung der Zirkel und Arbeitsgemeinschaften der Modelleisenbahn sowohl bei den Industriegewerkschaften als auch im Verband der Freien Deutschen Jugend machen die Herausgabe einer regelmäßig erscheinenden Zeitschrift über das Modellbahnwesen dringend erforderlich.
Der Zentralvorstand der IG Eisenbahn mit dem Hauptausschuß Modelleisenbahn hat mit der Broschüre " Die Modelleisenbahn " dazu bereits eine gute Vorarbeit geleistet. Aber alles dies reicht noch nicht aus, um wirklich das umfangreiche, allseitige Organ für das gesamte Modellbahnwesen in der DDR zu schaffen.
Der Zentralvorstand der IG Eisenbahn, Abt. Kulturelle Massenarbeit, führt daher am
Sonnabend, dem 12. Juli, um 10,00 Uhr, im Haus der Gewerkschaften, in Berlin W. 8, Unter den Linden 15, Zimmer 40
eine Besprechung durch, in der die Frage dieser Modellbahnzeitschrift geklärt werden soll.
Wir bitten, unbedingt an dieser Besprechung teilzunehmen und im Falle der Verhinderung für einen verantwortlichen Vertreter zu sorgen.
Teilnehmer, die Reichsbahnangehörige sind, wird Freifahrt gem. Freifahrtvorschrift vom 1.7.1952 § 9, Abs. 1, gewährt.
Allen übrigen Teilnehmern werden gegen Vorlage der Fahrkarten die Fahrkosten erstattet.

Mit gewerkschaftlichem Gruß
Industriegewerkschaft Eisenbahn
Zentralvorstand
Abt. Kulturelle Massenarbeit

Keine MEB-Nullnummer, sondern ein Versuchsballon der IG Eisenbahn, aus dem Karlheinz Brust im Juni 1952 die Luft ließ.

Foto: Karlheinz Brust

Die Filmprofis

Schönste Aussichten!

Jetzt die Rhätische Bahn auf Blu-ray und DVD erleben!







Best.-Nr. 70500
€ 22,95

Best.-Nr. 7050
€ 22,95

Heimkino in HD-Qualität in nie zuvor gesehener Schärfe und Brillianz. Wir starten unsere neue Blu-ray-Reihe mit einem Jubilar: Im Jahr 2011 feierte die RhB den 100. Geburtstag ihrer Gebirgsbahn über den Bernina-Pass – mit vielen tollen Veranstaltungen und einer großen Jubiläumsparade. Seit 2008 trägt die spektakuläre Strecke „Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina" zwischen Thusis und Tirano die Auszeichnung UNESCO Welterbe. Erleben Sie diese einmalige Bahn in allen Jahreszeiten – und vom Platz des Lokführers aus. Seit kurzem können Sie auch im „Cockpit" den Glacier-Express genießen.



Best.-Nr. 7051
€ 22,95

Best.-Nr. 70510
€ 29,95



Best.-Nr. 6432
€ 22,95

Best.-Nr. 64320
€ 22,95



Best.-Nr. 6435
€ 22,95

Best.-Nr. 64350
€ 22,95

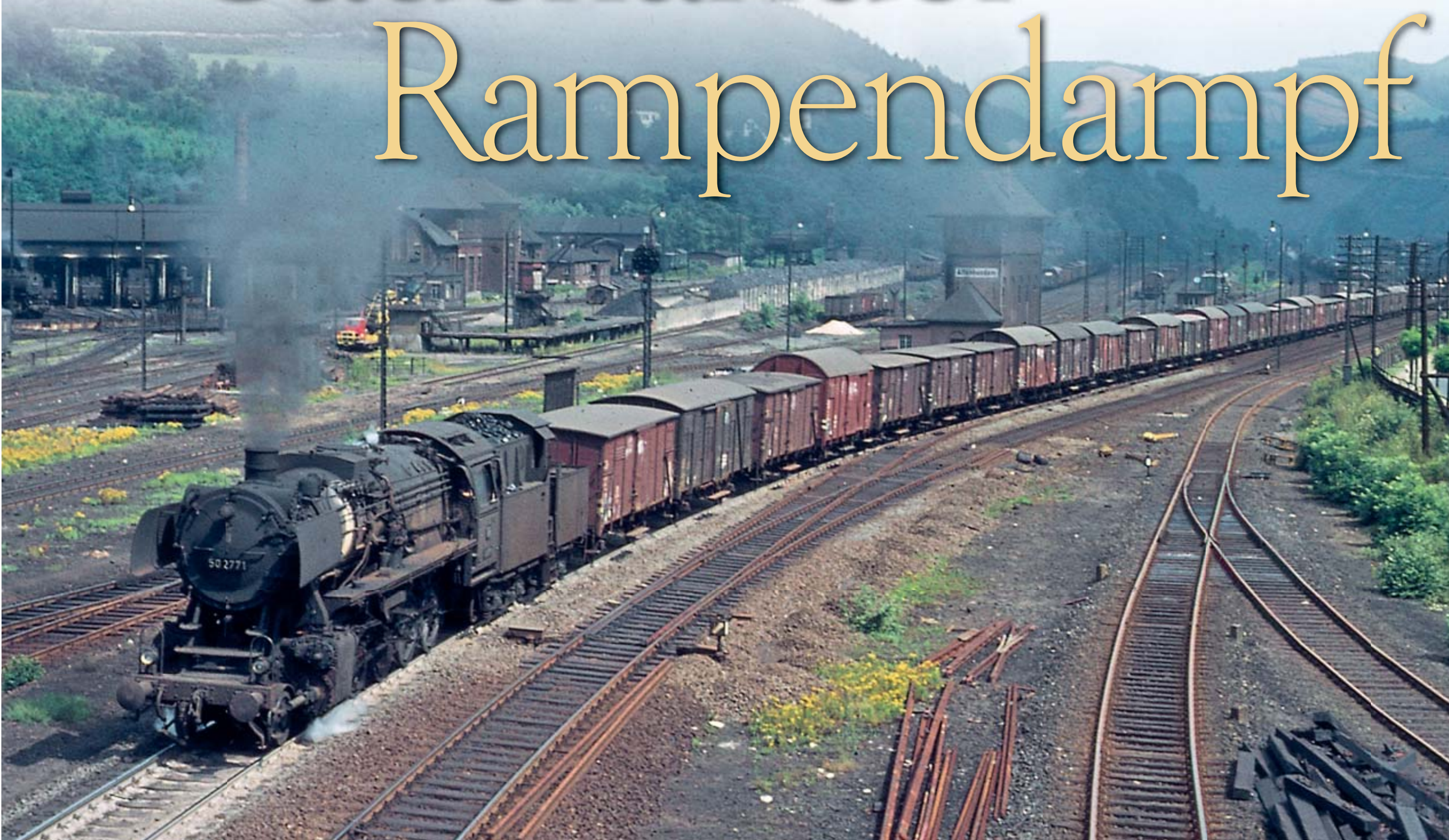
Erhältlich direkt bei:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RioGrande-Video • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck • Tel. 0 81 41/5 34 81-0
Fax 0 81 41/5 34 81 -100 • www.riogrande.de • www.vgbahn.de • Oder im gut sortierten Fachhandel!

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Von NRW nach Süden: 1861 wurde die Ruhr-Sieg-Strecke von Hagen nach Siegen eröffnet. Deren neun Kilometer lange 14-Promill-Steigung zwischen Altenhundem und Welschen-Ennest bot bis Mitte der 1960er-Jahre Dampflokschauspiele pur.

Sauerländer Rampendampf



Relativ selten war eine Lok der Baureihe 50 vor einem langen Güterzug wie hier 50 2771 am 21. Juli 1963 in der Südausfahrt Altenhundems.

Die Erbauer von Eisenbahnstrecken haben unter geschickter Ausnutzung der natürlichen Gegebenheiten am liebsten die Gleise in Flusstälern verlegt, um starke Steigungen zu vermeiden. So folgt auch die 1861 in ihrer vollen Länge von 106 Kilometern eröffnete Ruhr-Sieg-Strecke von Hagen nach Siegen über rund 70 Kilometer dem kurvenreichen Tal der Lenne bis kurz vor Altenhundem.

Mit einer durchschnittlichen Steigung von 4,5 Promill kürzt die Bahnlinie etliche Windungen der Lenne in Einschnitten und neun Tunneln ab. Ab Altenhundem in 277,8 Metern über Normalnull (NN) ist jedoch eine stärkere Steigung zur Wasserscheide zwischen Ruhr und Sieg zu überwinden. Wobei die Gleise nach Süden kurz im Tal der Hundem verlaufen, dann am Olpebach entlang und schließlich im Rahrbachtal bis zum Rahrbacher Tunnel bei Welschen-Ennest in 410,8 Metern über NN. Dabei ist von Altenhundem bis Benolpe eine rund neun Kilometer lange Rampe mit einer Steigung von 14 Promill zu bewältigen. Bereits im 698 Meter langen Rahrbacher Tunnel geht es mit 14 Promill bergab bis Kreuztal und mit geringerem Gefälle weiter nach Siegen.

Nach Süden verkehrende Züge mussten früher im Siegtal bis Betzdorf rollen. Dort war Kopf zu machen, und die Züge gelangten auf der Deutz-Gießener Bahn an Würgendorf vorbei über den Berg nach Haiger, weiter durchs Dilltal bis Wetzlar und von dort im Lahntal nach Gießen zur Main-Weser-Bahn. Für den Güterverkehr vom Ruhrgebiet nach Bayern ist sogar erst

1915 eine direkte Strecke von Weidenau beziehungsweise von Siegen nach Haiger eröffnet worden, über die in einem späteren Beitrag noch berichtet werden soll.

Schon immer waren Steilstrecken für den Eisenbahnfreund besonders interessant, denn dort war und ist teilweise bis heute für lange Güterzüge Schubhilfe erforderlich. So ist das auch zwischen Altenhundem und Welschen-Ennest heute noch zu beobachten.

Erst recht zu Zeiten des Dampfbetriebs mussten fast alle Güterzüge von Altenhundem bis Welschen-Ennest nachgeschoben werden. Dazu setzte das Bw Altenhundem einige seiner zahlreichen Dampflokomotiven der Baureihe 44 ein, die aber auch als Zugloks auf der Ruhr-Sieg-Strecke unterwegs waren. Nur gelegentlich kamen mit Maschinen der Baureihe 50 bespannte Güterzüge vor. Diese Loks bewährten sich hier eigentlich, auch zusammen mit Neubauloks der Baureihe 23, im Personenzugdienst. Vor Schnell- und Eilzügen waren dagegen Dampflokomotiven der Baureihe 01 sowie neubekesselte 03.10 zu bewundern.

Bewährte Schubhilfe durch die Jumbos

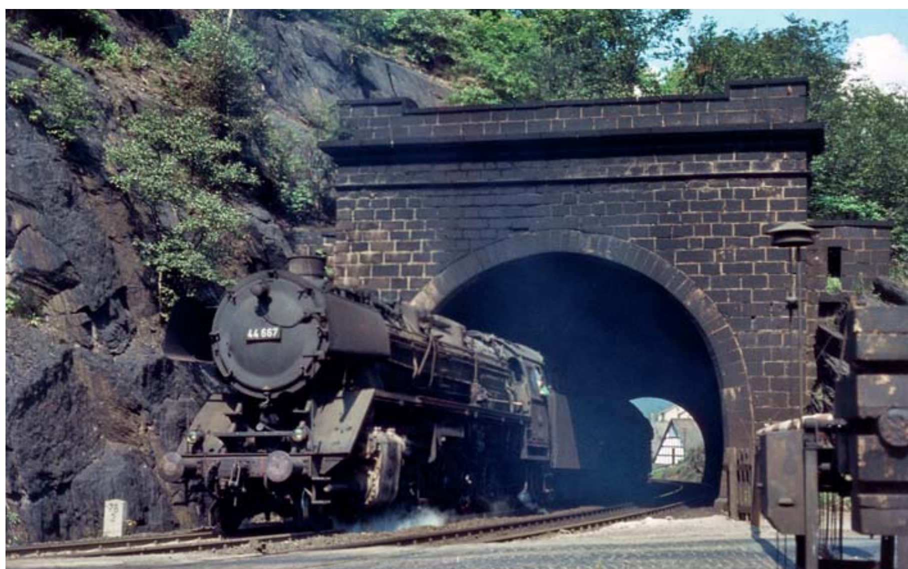
Meine erste Fotoreise nach Altenhundem habe ich am 6. Juli 1963 unternommen, als mich meine Kreidler Florett, ein



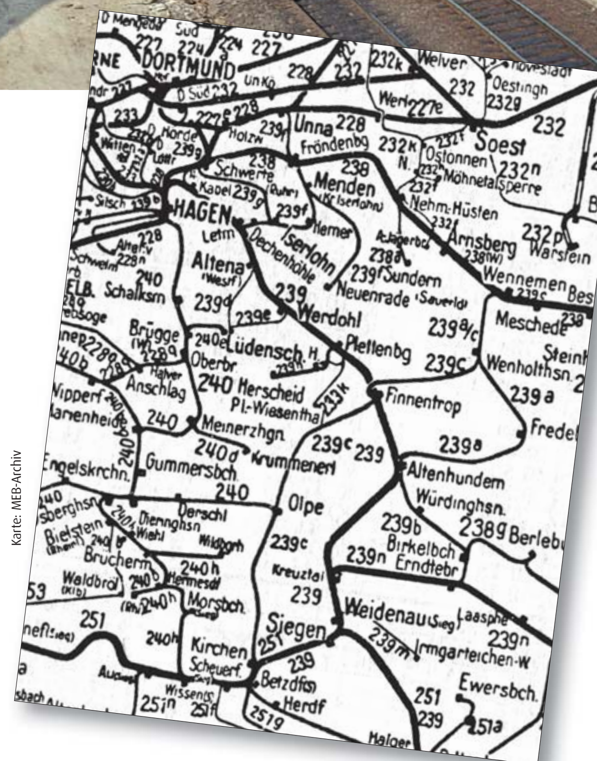
Während 01 007 mit ihrem Eilzug gleich in Altenhundem ankommt, muss sich 44 949 vor einem mit Coils beladenen, schweren Güterzug abquälen.



Noch am Tag des Traktionswechsels, 14. Mai 1965, schleppt 03 1021 den Eilzug 1798 an der Baustelle des Hofolper Tunnels bergauf.



Reizvoller Durchblick inklusive: 1963 präsentiert sich der ganze 63 Meter kurze Hofolper Tunnel, den gerade 44 667 unmittelbar vor dem Bahnübergang verlässt, noch in alter Pracht.



Karte: MEB-Archiv

Die Ruhr-Sieg-Strecke von Hagen nach Siegen führte zu Bundesbahn-Epoche-III-Zeiten die Kursbuchnummer 239.



Eine 50 mit Kabinentender bespannt den nachmittäglichen Personenzug am 21. Juli 1963, hier auf Talfahrt bei Benolpe.

50-Kubik-Kleinkraftrad mit 4,2 PS, von meinem Studienort Marburg nach Westen gebracht hat. Von Erndtebrück, in dessen Bw noch der große Wasserturm stand, ging es am Rhein-Weser-Turm über die gleichnamige Wasserscheide und am damals neu eröffneten Wildpark Rothaargebirge vorbei ins Tal der Hundem, die am Ortsrand von Kirchhundem die Ruhr-Sieg-Strecke erreicht und ein kurzes Stück bis zu ihrer Mündung in die Lenne begleitet.

Groß war meine Begeisterung für die angestrengt arbeitenden Jumbos vor und hinter einem Güterzug, der häufig nur so langsam bergauf kam, dass ich ihn bequem mit meiner Kreidler verfolgen und mehrfach fotografieren konnte. Aber auch eine 03.10 hatte Mühe, auf der Steigung über 40 km/h hinauszukommen.

Es blieb nicht aus, dass ich alsbald gleich noch zweimal und zwar am 21. und 30. Juli 1963, jeweils bei sonnigem Wetter an diese Strecke geknattert bin, diese Male aber von Erndtebrück aus über Kreuztal und die Rahrbacher Höhe nach Welschen-Ennest. Dabei hat mich auf meiner ersten Fahrt durch Krombach der Bierbrunnen der dort ansässigen Privatbrauerei beeindruckt, aber leider floss das Bier nicht für vorbeifahrende Studenten, sondern nur zu besonderen Festlichkeiten.



Der auf Seite 29 oben ins Bild kommende Güterzug mit Coils hat mit 44 949 an der Spitze inzwischen Benolpe durchfahren. Am Zugschluss hilft eine Schublok fleißig mit.

Kein Bier, aber herrliche Dampfwolken

Viele Farbdias habe ich in den folgenden Jahren an der Steigungsstrecke aufgenommen, auch nach der Elektrifizierung, die mit der Fahrt des mit einer E-Lok bespannten Eröffnungszuges am 14. Mai 1965 den Traktionswechsel einleitete.

Besonders eindrucksvolle Dampfwolken gab es an kalten Wintertagen. Diese sind einem gesonderten Beitrag vorbehalten, während hier im Juli 1963 und im Mai 1965 entstandene Fotos an die Dampfzeit im ehemals kurkölnischen Sauerland erinnern.

Ein hervorragender Fotostandpunkt war und ist die Straßenbrücke über die



Kurz vor Welschen-Ennest schiebt 44 619 einen Ganzzug aus Fad-Wagen nach, dessen Zuglok 44 1323 bereits den Bahnhof erreicht hat.

südliche Ausfahrt von Altenhundem am Streckenkilometer 74,6. Dort sind die Bilder auf Seite 28 und 29 oben entstanden. Im Bahnhof anfahrende Züge haben sich frühzeitig durchs Stellen des Ausfahrsignals angekündigt und sich seinerzeit durch laute Auspuffstöße zu erkennen gegeben.

Auf der gesamten Steigungsstrecke verläuft heute die Bundesstraße nordwestlich der Bahngleise. Früher gab es in Hofolpe einen nur 63 Meter langen Tunnel und davor sowie dahinter jeweils einen Bahnübergang, um die Bundesstraße durch den Ort zu leiten. Wegen der Streckenelektrifizierung ist der Tunnel bis 1965 aufgeschlitzt worden. Zuvor war bereits über dem Tunnel eine lange Betonstraßenbrücke zur Überquerung des Einschnitts gebaut worden. Als die Bahn bereits elektrisch fuhr, wurde der Einschnitt westlich für die Bundesstraße verbreitert. Anstelle der Bahnübergänge entstanden weitere Brücken, um die Zufahrt zum Ort zu ermöglichen.

Am 14. Mai 1965 war es soweit: Der elektrische Betrieb auf der Ruhr-Sieg-Strecke und dem südlichen Abschnitt der Main-Weser-Bahn wurde eröffnet. Dazu kam aus Frankfurt/Main eine Garnitur nagelneuer, weinrot-elfenbein lackierter TEE-Wagen mit E 10 1270, die in Gießen Kopf machte. Aus Hagen war eine mit E 10 1312 bespannte Rheingold-Garnitur angereist. Beide Züge sind synchron nebeneinander in Siegen eingefahren. Da ich den Frankfurter Zug am Abzweig Gießen-Bergwald und am Bw Gießen aufgenommen hatte, konnte ich den Hagener Eröffnungszug erst auf seiner Rückfahrt bei Benolpe erreichen, denn damals gab es noch keine Autobahn durchs Sauerland. *Dr. Rolf Brüning*



Zur letzten Blüte des Dampfbetriebs auf der Ruhr-Sieg-Strecke bringt diese 50 mit Kabinentender ihren kurzen Güterzug im Mai 1965 von Süden zum Rahrbacher Tunnel.

Fotos: Dr. Rolf Brüning



An der Rahrbachbrücke: Kein Wunder, dass die 44 nicht qualmt, denn noch vor der offiziellen Eröffnung des elektrischen Betriebs schieben zwei E 40 am 1. April 1965 den Güterzug nach.



Ab nun elektrisch: Am 14. Mai 1965 rollt der Eröffnungszug mit E 10 1312 auf der Rückfahrt von Siegen nach Hagen an Benolpe vorbei.

Die Gliederzüge der Baureihe VT 10.5 wurden Anfang der 50er-Jahre von der Deutschen Bundesbahn in Auftrag gegeben. Als Märklin-Neuheit ist ein Modell des VT 10 501 „Senator" erschienen.

DB-Leichtgewicht

Mit Vorkriegs-Schnelltriebwagen baute die Deutsche Bundesbahn zu Beginn der 50er-Jahre ein neues Schnelltriebwagennetz auf. Zügig wurden die Altbaufahrzeuge durch neue Dieseltriebwagen ergänzt. Schon 1952 standen die ersten VT 08.5 zur Verfügung. 1953 folgten die beiden sensationell leichten Gliederzüge der Baureihe VT 10.5.

Das Konstruktionsbüro unter Leitung von Franz Kruckenberg erhielt Aufträge für Entwürfe von Gliedertriebzügen von der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Schlaf- und Speisewagengesellschaft (DSG) und der Deutschen Bundespost. Da die Deutsche Bundespost später von der Entwicklung spezieller Posttriebzüge Abstand nahm, wurden nur zwei Fahrzeuge gebaut. Der Tagesreisezug entstand bei der Firma Linke-Hofmann-Busch, während der Schlafwagenzug von Wegmann gebaut wurde. Der VT 10 501 „Senator" war ein Gliedertriebzug, dessen Glieder durch einachsige Laufwerke, ähnlich den Talgo-Zügen, verbunden waren. Beim Schwesterfahrzeug, dem VT 10 551 „Komet", kamen Jakobs-Drehgestelle, ähnlich dem TGV, zum Einsatz. Beide Garnituren bestanden aus zwei Maschinen- und fünf Mittelwagen.

Sechs Motoren pro Garnitur

Jeder Motorwagen war mit zwei MAN-Dieselmotoren, Typ D 1548 G, mit je 118 kW Leistung ausgerüstet. Später wurde die Leistung auf 154 kW je Motor erhöht. In der



Foto: LHB

Über den Reisekomfort konnte sich im Tagzug VT 10 501 „Senator" niemand beklagen.

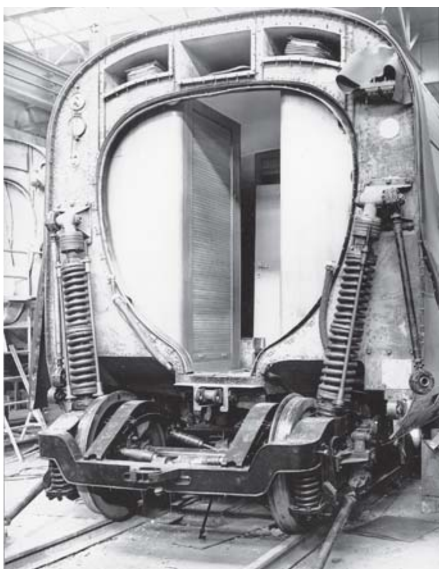


Foto: LHB

Beim VT 10 551 „Komet" waren die Wagenkästen auf Jakobs-Drehgestellen gelagert.



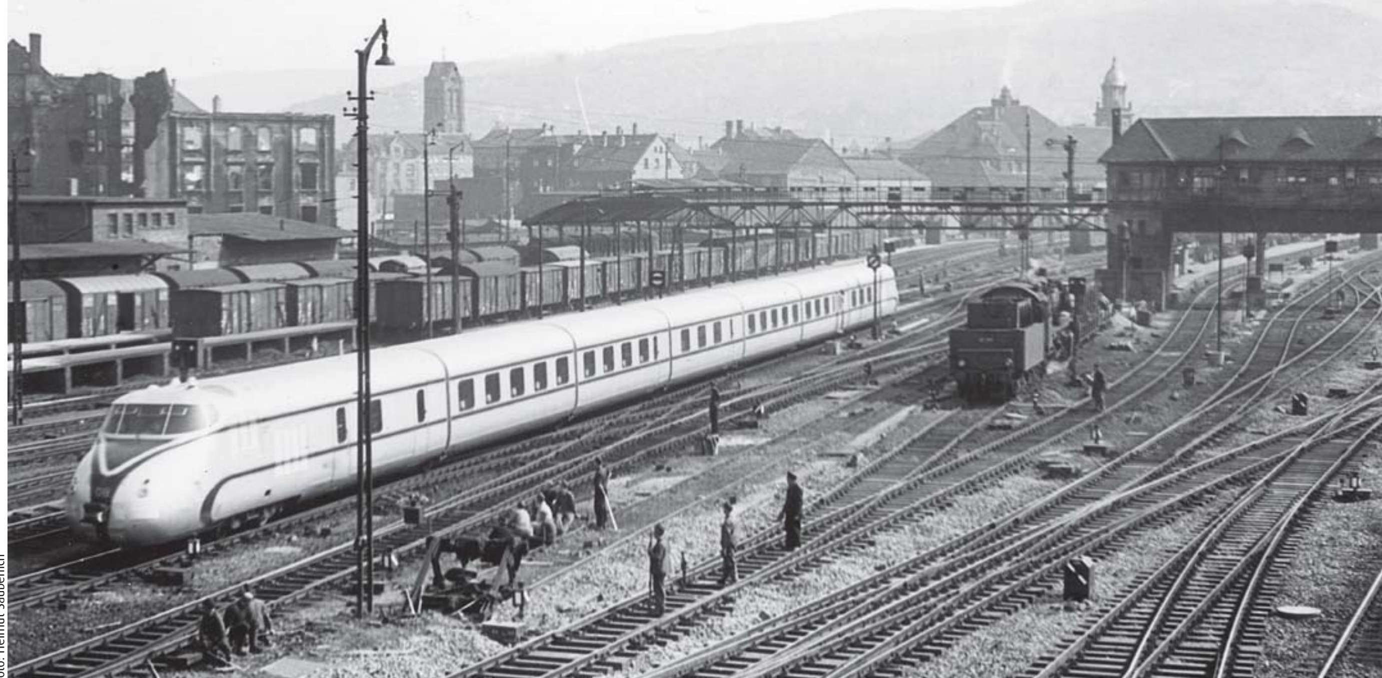


Foto: Helmut Säuberlich

Fremdartig wirkte der VT 10 501 „Senator" im vom Krieg gekennzeichneten Bahnhofsvorfeld von Hagen Hbf, das er im Jahr 1953 durcheilt.

Ursprungsversion waren damit 120 km/h möglich. In einer späteren Version erreichte der Zug sogar 160 km/h. Eigens für die Stromversorgung waren zwei weitere Dieselmotoren von jeweils 92 kW Leistung eingebaut worden. Die Kraftübertragung erfolgte hydraulisch mit einem mechanischen Viergang-Getriebe mit Wandler. Während der Wagenkasten des VT 10 551 geschweißt war, wurde der VT 10 501 noch als Nietkonstruktion hergestellt.



Bei einer Pressefahrt fotografierte Reinhold Palm den bereits neu lackierten VT 10 501 „Senator" in Lorch am Rhein.

Nur kurze Einsatzzeit

Die Züge kamen mit dem Sommerfahrplan im Mai 1954 in den regulären Betrieb. Der Tagzug VT 10 501 lief als Ft 41/42 „Senator" zwischen Frankfurt (Main) und Hamburg, der Nachtzug dreimal pro Woche als Ft 49/50 „Komet" auf der Strecke Hamburg – Basel. 1955 wurde der Zuglauf bis Zürich verlängert. Zum 1. Januar 1955 übernahm die DB den Zug von der DSG, die aber weiterhin für die Bewirtschaftung verantwortlich war. Schon knapp ein Jahr später wurde der VT 10 501 ausgemustert.

Die Fahreigenschaften der Züge waren zwar gut, als nachteilig stellte sich jedoch das Konzept mit sechs Motoren pro Einheit heraus. Dieses verursachte sehr hohe Wartungskosten, weshalb die DB beschloss, diese Züge auszumustern. Der Schlafwagenzug wurde im Oktober 1957 abgestellt und für repräsentative Sonderfahrten vorgehalten. Dazu sollte auch der noch nachträglich 1956 beschaffte Salonwagen dienen. Da der Gliederzug mit Jakobs-Drehgestellen ausgerüstet war, fiel beim Ein- und Auswechseln des Salonwagens sehr viel Montagearbeit an, die den Einsatz des Zuges ebenfalls massiv verteuerte. Der Salonwagen ist bis heute als letztes Fahrzeug der beiden Gliedertriebzüge erhalten. Nachdem sich 1960 kein Käufer für die beiden eleganten Schnellzüge fand, verschrottete man sie im Jahr 1963. Obwohl beide Züge nur kurze Zeit im Einsatz waren, konnten die Techniker mit den neuartigen Fahrzeugen wertvolle Erfahrungen sammeln, die allen späteren Konstruktionen und vor allem auch dem erfolgreichen TEE-Triebzug VT 11.5 zugute kamen.

Märklin hat nun ein Modell des VT 10 501 „Senator" auf den Markt gebracht. Das Modell ist in dem Zustand gehalten, wie das Fahrzeug planmäßig ab Mai 1954 unterwegs war. Die Unterschiede zum Insider-Modell, das vor ein paar Jahren erschien, liegen hauptsächlich in den gummigefassten Frontscheiben und in der neueren Lackierung. *Korbinian Fleischer*



Foto: Marco Wagner

Außer dem Salonwagen VT 10 551i hat kein Fahrzeug der Gliederzüge überlebt. Er steht in Nürnberg-Stein und gehört den Nürnberger Eisenbahnfreunden e.V..

Vor 30 Jahren wurde 65 1049 zur Traditionslok der DR. Damit endete die offizielle Laufbahn der Baureihe 65.10. Die imposante Tenderlok-Type entwickelte sich bei der DR vom anfänglichen Sorgenkind zu einer mehr als brauchbaren Maschine, die vielseitig einsetzbar war.



Im September1977 hat 65 1010 bei der Ausfahrt in Mosbach einen DMV-Sonderzug aus E54-Wagen am Haken

Mit gesundem Appetit

Nach Kriegsende benötigte die Deutsche Reichsbahn (DR) eine Tenderlokomotive für den schweren Personenzugdienst sowie den Berufsverkehr, aber auch für den Eilzugdienst. Der DR-Lokomotivpark war damals stark überaltert, und durch die Übernahme von ehemaligen Privatbahnen und deren Maschinen im Jahre 1949 erhöhte sich das Durchschnittsalter zusätzlich. Die alten Länderbahnloks der Baureihen 74, 75, 78, 93 und 94 verlangten langsam nach Ablösung. Das LEW Hennigsdorf entwickelte und baute Anfang der 1950er-Jahre zwei Baumusterlokomotiven. Das erste Exemplar, 651001, wurde im Herbst 1954 in Leipzig zur Messe präsentiert.

Danach kam es zur Fahrzeug-Versuchsanstalt (FVA) nach Halle in den Versuchsdienst, der jedoch wegen zu vieler Kinderkrankheiten erst gar nicht zustande kam. Unzufriedenheit gab es mit der neuentwickelten Mischvorwärmeranlage, die nicht betriebstauglich war und für die Dauer der Versuche durch einen Knorr-Oberflächenvorwärmer mit einer Verbundspeisepumpe KP 4 ersetzt wurde. Probleme machten auch der Heißdampfregler und die automatische Umsteuerung. Letztere wurde mit Druckluft betrieben, wobei aber die eingestellte Füllung nicht konstant blieb. Ein weiterer Schwachpunkt war der geschweißte Blechrahmen, an dem bei einigen Nähten Risse auftraten, die jedoch durch Schweißarbeiten behoben werden konnten. Enttäuschend waren weiter der zu hohe Kohleverbrauch und eine schlechte Dampfentwicklung, wobei ein Teil der Ursachen unter anderen eine fehlende hintere Luftklappe am Aschkasten war.

Nach Umbau und beträchtlichen Nacharbeiten beim VEB Lokomotivbau „Karl



Während einer Rangierfahrt in Altenburg im März 1978 fährt 65 1010 an 65 1076 mit ihrem typischen Personenzug vorbei.



Im Schatten der Baureihen 155 und 106 rangiert 65 1024 Im Mai 1977 in Altenburg ihren Doppelstock-Gliederzug in die Abstellanlage.



65 1018 noch mit Rund-Esse und Wendezugsteuerung wartet im Bw Halle P im Jahr 1966 auf ihren nächsten Einsatz.

Marx" (VEB LKM) in Babelsberg kam die Lok erst 1955 nach Halle zurück. Mit einigen Veränderungen und Verbesserungen begannen nun die Messfahrten. Diese wurden von der FVA Halle, VEB LKM, TZA und IfS (Institut für Schienenfahrzeuge) sorgfältig ausgewertet. Immer noch zu knapp war die Kesselheizfläche, eine Kesselreserve während der Zugfahrt war kaum vorhanden. Lobend erwähnt wurden dagegen das vorzügliche Beschleunigungsvermögen sowie die hohe Endgeschwindigkeit von 90 km/h. Dies lag auch am günstig gewählten Kuppelraddurchmesser von 1600 Millimetern. Der Zugführer tat gut daran, wenn er nach dem Erteilen des Abfahrt-Signals die Hand am Wagengriff hatte, um die Abfahrt nicht zu verpassen.

Die Baureihe 65.10 erhielt einen vollständig geschweißten Kessel, geschweißten Rahmen, Mischvorwärmer und moderne Führerhäuser. Trotz einiger Mängel an der Saugzuganlage, welche später abgestellt wurden, bewährte sich die 65.10 dennoch. Im Laufwerk war die vordere Laufachse mit dem ersten Kuppelradsatz zu einem Krauss-Helmholtz-Gestell zusammengefasst, während die anderen drei Kuppelradsätze fest im Rahmen gelagert waren. Das zweiachsige, geschweißte Drehgestell mit Außenrahmen erhielt ein Spiel des Drehzapfens von ± 80 Millimetern. Bei der außenliegenden Heusinger-Steuerung mit Inneneinströmung werden die Schieberschubstangen durch eine Kuhnsche Schleife vom Aufwerfhebel mit Füllungen bis 80 Prozent für Vorwärts- und Rückwärtsfahrt verstellt. Somit entfällt das Steinspringen bei Rückwärtsfahrten. Dadurch ruhte der Schwingstein bei der Vorwärtsfahrt im unteren Teil der Schwinge und entlastete somit die Schwingenlager. Die Gegenkurbeln eilen demzufolge nach. Für einen ruhigen Leerlauf bekamen ab 1960 alle Maschinen statt der ursprünglich verwendeten Müller-Schieber den federlosen Trofimoff-Druckausgleicher-Schieber, der sich später bei vielen Baureihen der DR bestens bewährte.

Reichlich Kraft für unterschiedliche Aufgaben

Da die DDR keine Steinkohlevorkommen hatte, wurden stets umfangreiche

Ein beliebter Fotostandpunkt der Brückenviadukt von Angelroda: 65 1036 leistet 65 1054 vor ihrem P 9037 im Jahr 1975 Vorspann.



Eine interessante Führerhausbeschriftung: 65 1048 erhielt ihre letzte Brems-Untersuchung am 6. Juli 1978! Das Gattungsschild der Lok fand vermutlich bereits einen Liebhaber.

Untersuchungen zur Einsparung von festen Brennstoffen durchgeführt. Alle Loks der Baureihe 65.10 erhielten ab 1967 den flachen Giesl-Ejektor, der endlich einen guten Saugzug ermöglichte und den nicht unerheblichen Durst und Hunger nach Kohle im Rahmen hielt. Prognostiziert war im Betriebsdienst eine Kohleeinsparung von etwa acht bis zwölf Prozent. Bei richtiger Einstellung des Giesl-Ejektors wurde der Gegendruck in den Zylindern stark herabgesetzt und in der Folge eine Lei-

Dank österreichischer Hilfe zum Erfolg: Die 65.10 mit Giesl-Ejektor



Mit dieser schönen Garnitur steht 65 1082 im Bahnhof Ilmenau kurz vor der Abfahrt nach Großbreitenbach im Sommer 1974 bereit.

stungserhöhung der Lok erreicht. Das gestattete das Fahren mit zirka zehn Prozent geringeren Zylinderfüllungen. Fortan erhielten die 65.10 als Brennstoff ausschließlich Steinkohle. Für die Baureihe 65.10 wurden 88 Giesl-Saugzuganlagen beschafft, für die zirka 17000 US-Dollar (Ein US-Dollar entsprach damals etwa vier DM) an die Schoeller-Bleckmann AG in Österreich an Lizenzgebühren zu zahlen waren. Danach erfüllte die BR 65.10 die in sie gesetzten Erwartungen. Unter Lokführen kursierte für den ungewöhnlichen Giesl-Ejektor der Name „Quetsch-Esse".

Eine Lok der Baureihe, 65 1004, die im Januar 1956 das RAW Meiningen verließ, hatte zeitweise Kohlenstaubfeuerung, System Wendler. Die Frontschürze war wegen der zusätzlichen Rohrleitungen am Vorderteil entfernt worden. Während der Erprobung war sie beim Bw Arnstadt, wo auch andere Kohenstaublokomotiven der Baureihen 44, 58 und die beiden 25 beheimatet waren. Ein großer Nachteil war stets der immense Auswurf an Asche und unverbranntem Staub aus dem Schornstein. Ein Einsatz im Reisezugdienst wurde dadurch untragbar.

65 1027 eröffnete am 29. September 1957 den Wendezugbetrieb zwischen Halle und Leipzig. Der Wasservorrat von 16 Kubikmetern in den beiden seitlichen und hinteren Wasserbehältern sowie der neun Tonnen fassende Kohlenkasten prädestinierten die 65.10 dazu. Alle 88 Maschinen waren in allen Direktionen, mit Ausnahme der Rbd Schwerin beheimatet. Durch eine Verfügung der staatlichen Plankommission wurden fünf Lokomotiven den Leuna-Werken übergeben. Als Auslauf-Bw wird oft das Bw Altenburg genannt, wo von Ende September bis Ende November 1978 die beiden letzten Maschinen, 65 1024 und 65 1058, im Einsatz waren, vermutlich als Ersatz für ausgefallene V 180, die für die langen Bergarbeiterzüge der SDAG Wismut im Einsatz waren, aber in der kalten Jahreszeit keine ausreichende Heizleistung hatten. Nach knappen 24 Dienstjahren endete der Einsatz der 65.10.

Nach der Beseitigung aller Mängel erwies sich die 65.10 als leistungsfähige Maschine. 65 1049 wurde später nochmals aufgearbeitet und kam bis zum Fristablauf 2011 noch mehrere Jahre zum Einsatz. Hinterstellt ist sie im historischen Bahnbetriebswerk Arnstadt. *T. Schönherr/al*



Fotohalt in Lützen an der Strecke Leipzig-Plagwitz – Pörsten während einer DMV-Sonderfahrt mit 65 1024 am 27. Mai 1978. Die Strecke ist inzwischen längst abgebaut.

Die Quetschesse

Die Effektivität der Saugzuganlage einer Dampflok ist eines der maßgeblichen Kriterien für deren wirtschaftlichen Betrieb. Die Idee des Saugzuges ist einfach: Der Abdampf aus den Zylindern wird durch das Blasrohr bis vor den Schornstein geleitet. Der energiereiche Abdampf strömt durch den Schornstein heraus und reißt dabei die Rauchgase aus der Rauchkammer mit, in der dabei ein Unterdruck entsteht. Der Unterdruck bewirkt wiederum einen Luftzug, der Frischluft in die Feuerbüchse saugt. Der Ingenieur Adolph Giesl-Gieslingen, der 1903 im damals österreichischen Trient (Trento), geboren wurde, konnte seine Ideen, die Teil seiner Dissertation in den 1930er-Jahren waren, erst ab 1951 kommerziell verwerten., als er gemeinsam mit den Schoeller-Bleckmann-Werken seinen patentierten Giesl-Ejektor vertrieb. Im Giesl-Ejektor befinden sich statt eines Blasrohres mehrere Blasrohre fächerförmig hintereinander angeordnet, wodurch sich auch die längliche Form des Schornsteines erklärt. Die so erzielte Verbesserung des Saugzuges sollte eine Kohleersparnis um die zehn Prozent und eine Leistungsteigerung bis zu 20 Prozent bewirken.



Fotos: Rainer Albrecht/Slg. Rainer Albrecht

Am Ende der DMV-Sonderfahrt des BV Halle am 27. Mai 1978 versammeln sich einige Enthusiasten im Bw Altenburg um die 65 1024, deren Giesl-Ejektor gut zu erkennen ist.



Ungenutzt, aber nicht betrieblich gesperrt war die Segment-Drehscheibe im Bahnhof Zittau im Jahr 2006. Die heutigen Triebwagen von DB Regio passen gar nicht mehr auf die Drehscheibenbühne, benötigen sie aber auch nicht mehr.

Ein Platz für eine Segment-Drehscheibe findet sich immer. Dort, wo kein Raum für ein Ausziehgleis vorhanden war, kamen sie zum Einsatz.

Nicht zum Drehen

Rangierspaß auf engstem Raum war sicherlich nicht der Grund für den Bau zahlreicher Segmentdrehscheiben in Bahnhöfen und Bahnbetriebswerken im letzten Jahrhundert. Für das neue Modell von Noch, das wir auf den Seiten 56 und 57 vorstellen, ist dieser Aspekt jedoch nicht unbedeutend. Auf kleinstem Raum lassen sich gerade auch auf der Modellbahn Rangierbewegungen durchführen, die sonst unmöglich wären. Das, was heute im Modell recht interessant dazustellen ist, war zum Zeitpunkt des Baus der Vorbildanlagen oftmals die einzige Lösung. Bei stark beengten Platzverhältnissen musste ein flüssiger Bahnbetrieb gewährleistet sein. Im Regelfall wurde natürlich eine Weiche mit einem Ausziehgleis einer Drehscheibenlösung vorgezogen. Diese Lösung ist auch weitaus günstiger im Bau und bei der Unterhaltung. Im Gegensatz zu den großen Runddrehscheiben in den Bahnbetriebs-

Kein Wenden der Lokomotiven möglich

werken sind an den Segment-Drehscheiben nur wenige Gleise angeschlossen. Diese hat ihren Namen daher, weil die

Bühne nur ein Segment des Kreises bedient. Daher ist auch ein Wenden der Lokomotive, bei der Eisenbahn als „Drehen" bezeichnet, nicht möglich.

Unterschiedliche Bauarten bis heute vorhanden

Eines der letzten Exemplare in Deutschland kann man bis heute vor dem Bahnhofsgebäude von Zittau begutachten. Ebenfalls noch vorhanden sind die stillgelegten Segment-Drehscheiben in Probstzella und im Endbahnhof Klütz. Die Drehscheiben im Bahnbetriebswerk Löbau sowie im Bw Neuenmarkt-Wirsberg des Deutschen Dampflokmuseums werden zwar auch als Segment-Drehscheiben bezeichnet, entsprechen jedoch einer anderen Bauart. Eine der jüngsten Segment-Drehscheiben wurde erst vor ein paar Jahren im Bahnhof Bezau der Bregenzerwaldbahn in Betrieb genommen. Sie dient dort zum Umsetzen der Dampfloks, die im Sommerhalbjahr auf dem Reststück der einstigen ÖBB-Schmalspurbahn verkehren. Allerdings handelt es sich bei ihr um eine moderne Variante. Dort wird die Drehscheibenbühne mit hydraulischen Stempeln bewegt.

Mit dem Ende der lokbespannten Nahverkehrszüge auf den Stichbahnen verloren viele der Drehscheiben ihren Nutzen, so dass die Bauart heute in Zeiten moderner Dieseltriebwagen nicht mehr benötigt wird und deshalb größtenteils von der Bildfläche verschwunden ist.



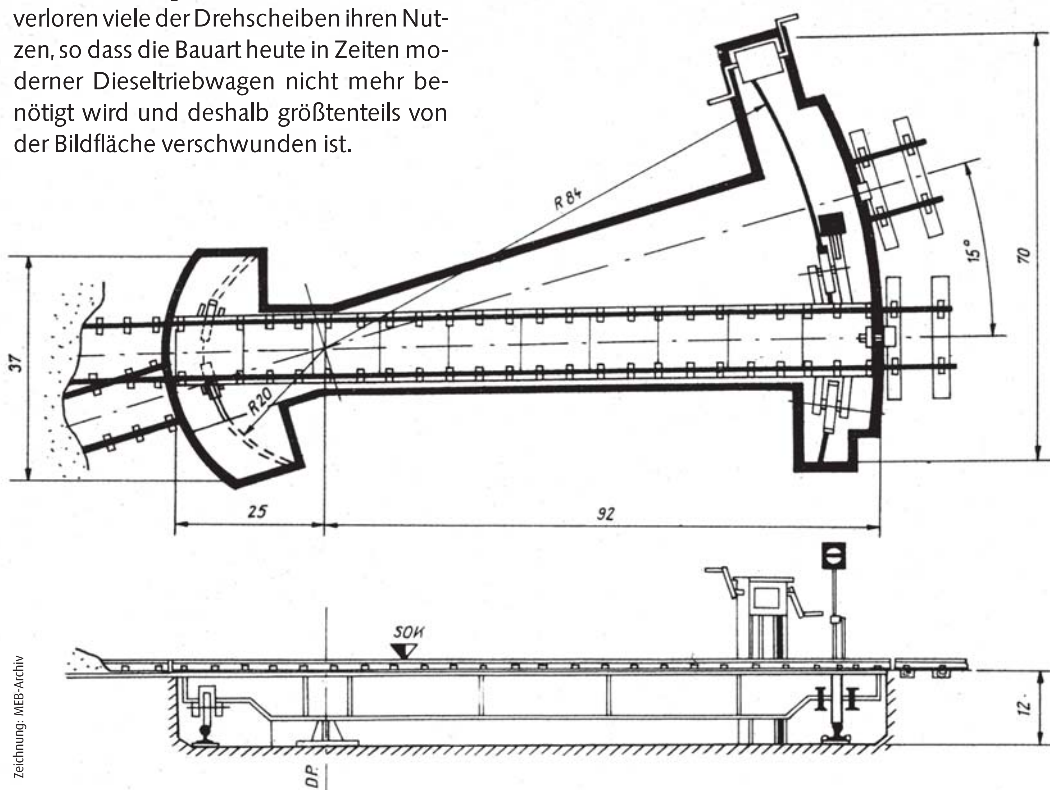
Foto: Sammlung Stefan Kier

Bis zur Stilllegung der Strecke Wilkau-Haßlau – Carlsfeld war in Wilkau-Haßlau die Schmalspur-Segment-Drehscheibe in Betrieb, hier mit 99 586, der späteren 099 711-4, im Februar 1969.

An die Funktion einer Segment-Drehscheibe an einem Stumpfgleis im Bahnhof Geislingen (Steige) erinnert sich Manfred Häfele noch heute gerne: „Nach dem Abhängen der Dampflok der Baureihe 86 fuhr die Lok auf die Drehscheiben-Bühne. Ein älterer Rangierer, der zu uns Kindern immer sehr freundlich war, kurbelte, worauf sich die Bühne langsam in Bewegung setzte. Nachdem die Lok die Drehscheibe wieder verlassen hatte und um den Zug herumfuhr, wurde die Drehscheibenbühne wieder per Kurbel in die Ausgangsstellung gebracht. Im Winter war der Betrieb aufgrund der Schneefälle öfter mal gar nicht möglich, so dass der Zug mit einer anderen Lok rausgezogen werden musste."

Wie lange die Segment-Drehscheibe dort im Einsatz war, kann er allerdings auch nicht mehr sagen. „Mit dem Ende der Dampfloks kam wohl auch das Ende dieses technischen Kleinods. Eine V 100 habe ich nie auf der Drehscheibe gesehen".

Korbinian Fleischer



Zeichnung: MEB-Archiv

Anhand der Zeichnung der Segment-Drehscheibe kann man die Funktion leicht nachvollziehen. Nur selten war diese jedoch an beiden Seiten angeschlossen.

Einst im Goldrausch errichtet, verbindet die White Pass & Yukon Railway heute Alaska und Kanada als Touristenbahn.

DER WEISSE PASS

Foto: xxxxxxxxxxxxx

Als 1896 in einem abgelegenen Flusstal des Yukon Gold gefunden wurde, machten sich Tausende auf den beschwerlichen Weg gen Norden, der bis zu zwei Jahre Anreise unter schwersten Bedingungen bedeutete. Alle Ausrüstungsgegenstände inklusive Ruderbooten und viele Lebensmittel mussten in unzähligen Fußmärschen zum White Pass, dem weißen Pass, hinaufgeschleppt werden, dann weiter nach Bennett. Von dort gelangte man mit teils abenteuerlichen Holzbooten weiter zum Yukon. Die großen Gewinne machten jedoch meist nicht die Goldsucher selbst, sondern die Inhaber von Wegerechten, Ausrüster und Dienstleister. So auch die Eisenbahn, die zwischen 1898 und 1900 in sagenhafter Geschwindigkeit über den White Pass hinauf gebaut wurde. Von Skagway, dem meist eisfreien Hafen am Pazifik, bis nach Whitehorse, von wo aus man ab 1900 mit Dampfschiffen die Fahrt zu den Schürfgebieten fortsetzen konnte, verringerte sich die Anreisezeit um Monate oder gar Jahre!

Die Blütezeit der Bahn war so kurz wie der Goldrausch selbst. Der öffentliche Verkehr auf der Gesamtstrecke wurde um 1900 mit 18 Lokomotiven, acht Personen- und rund 150 Güterwagen durchgeführt. 1917, am Ende des Booms, waren es 18 Personenwagen und 201 Güterwagen. Der Niedergang der Bahn wurde durch die Erschließung von Erzminen im kanadischen Yukon Territory aufgehalten. Im Zweiten Weltkrieg gab es der dringend benötigten Erze wegen sogar eine zweite

Vor großartiger Bergkulisse windet sich die Strecke am Fraser See entlang. Nr. 69 hat einen Sonderzug in Richtung Skagway am Haken, der in Kürze den Grenzkontrollpunkt zur USA und Wasserhalt Fraser erreichen wird.



Stolz präsentiert ein Schaffner das Logo der „White Pass & Yukon Route – Gateway to the Yukon“.

Blütezeit. Die US Army betrieb die Bahn und brachte etliche Fahrzeuge, einschließlich der 1'D1'-Kriegsloks (auch als MAWD – Mc Arthur War Department – bekannt) auf die Strecke. Man fuhr auf der eingleisigen Gebirgsstrecke bis zu 17 Zugpaare am Tag. Als die US Army die Bahn nicht mehr benötigte, sackte das Verkehrsaufkommen wieder auf Vorkriegsniveau ab.

Nach den letzten Dampflokbeschaffungen im Jahr 1947 wurden ab 1954 Dieselloks beschafft. 1964 war die Verdieselung abgeschlossen. In den 1970er-Jahren brachten die Minen bei Whitehorse erneut ein erfreuliches Verkehrsaufkommen, welches jedoch zu Beginn der 80er-Jahre einbrach und daraus resultierend zur abrupten Schließung von Minen und somit im Oktober 1982 auch zur Betriebsaufgabe der White Pass & Yukon Railway führte.

Aber bereits um 1925 hatte sich ein anfangs noch zaghafter Goldrausch-Tourismus entwickelt. Mit Schiffen kamen Reisende über den Ozean nach Skagway, um auf den Spuren der Goldsucher zu wandeln. In Skagway erkannte man die Chance, die nach dem Ende der wirtschaftlichen Bedeutung als Erzverladehafen blieb: Den Tourismus. In das Tourismuskonzept passte die Bahn hervorragend. Ganze Schiffsladungen von Touristen werden heute auf der White Pass & Yukon Route, wie sie seit der abschnittsweisen Wiedereröffnung ab 1988 heißt, zum White Pass



Blick aus einem der letzten General Stores in Kanada: In Carcross hat man noch einen Teil des einzigen größeren Ladens im Ort, fast wie zu Zeiten des Goldrausches, erhalten.

Der finale Aufstieg zum White Pass: Der Bahnhof auf der Grenze wird in Kürze von einem Chartergüterzug erreicht.

Der Skagway River wird bei Glacier auf einer kombinierten Stahl-Holzbrücke überquert. Dort zeigen sich manchmal Braunbären.



Heute aufgegebene Blockhütten aus der zeit des Goldrausches findet man noch in Carcross. Im Hintergrund tuckert eine Einzellok der sogenannten „Shovel-noses“ über die Brücke.

und darüber hinaus bis Fraser (1989), Bennett (1992) oder Carcross (2007) gefahren. Zu Beginn im Jahr 1988 standen zunächst 34 Personenwagen und acht reaktivierte Diesellokomotiven zur Verfügung. 1992/93 wurden elf neue Personenwagen im alten Stil gebaut, ein Jahr später kamen weitere drei Dielselloks hinzu.

Eine Dampflokomotive, die 1947 gebaute Nr. 73, hatte man gleich von Anfang an betriebsfähig zur Verfügung, denn sie war nach ihrer Abstellung 1964 bereits 1982 von der White Pass & Yukon Railway wieder aufgearbeitet worden, kam dann aber aufgrund der Streckenschließung kaum mehr zum Einsatz. 2001 konnte die 1908 gebaute 1'D-Nassdampflokomotive Nr. 69 zurückgekauft werden. Sie hatte bei der Museumsbahn Nebraska Midland Railway überlebt. Seit ihrer Aufarbeitung kann die Maschine wieder auf ihrer alten Stammstrecke eingesetzt werden. Allerdings traut man ihr heute nur noch vier Personenwagen oder vier Güterwagen plus Caboose zu.

Der Touristenverkehr erreichte in der Sommersaison vor der Lehman-Pleite seinen Höhepunkt mit über 400 000 Fahrgästen. Die Fahrsaison ist recht kurz: Nur von Mitte Mai bis Ende September erlaubt das Wetter nach der Räumung des Passes von Schnee und Eis einen nahezu ungestörten Betrieb. Im Juli/August brummt aber der Ausflugsverkehr und die Chancen, eine der beiden Dampflokomotiven, meist Nr. 73, vor einem Zusatzzug zu sehen, stehen nicht schlecht. Ansonsten grollen

SKAGWAY – WHITEHORSE

Spurweite:	914 mm
Streckenlänge:	177 km
Größte Neigung:	39 ‰
Tunnel:	2
Baubeginn:	27. 5.1898

Fertigstellung:

Skagway – White Pass:	22.2.1899
White Pass – Lake Bennett:	25.7.1899
Whitehorse – Carcross:	8.7.1900
Carcross – Lake Bennett:	29.7.1900
Streckenstilllegung:	8.10.1982

die Dieselloks, viele von ihnen auch schon über 50 Jahre alt, den White Pass hinauf. Den aktuellen Fahrplan gibt es auf der Internetseite der Bahn zu lesen, die nicht eben günstigen Fahrpreise auch.

Wer mitfahren möchte, sei gewarnt: Das Aussteigen irgendwo auf der Strecke ist untersagt, selbst bei einem Wasserhalt eines Dampfzuges darf man diesen nicht verlassen. Die Grenzkontrolle USA/Kanada findet Richtung Norden in Fraser, Richtung Süden in Skagway statt. Aber auch dabei: Immer schön im Zug sitzen bleiben, alles andere wird „aus Sicherheitsgründen!" als zu gefährlich erachtet. Da man auch nicht entlang der Strecke zu Fotopunkten wandern darf, bleiben nur ein Mietwagen und Aufnahmen von der Straße, welche im Bereich Skagway – Heney (etwa zwölf Meilen) und im Großraum Fraser dicht an der Bahn entlang führt. Diese Abschnitte sind wie überhaupt die ganze Bahn landschaftlich sehr schön.

Eine andere Möglichkeit, zu guten Aufnahmen zu kommen, ist das Chartern von Zügen. In der Hochsaison bietet sich dazu kaum Gelegenheit, weil die Strecke relativ dicht belegt ist. Aber vor oder nach dem Massenandrang von Kreuzfahrtschiffen im Hafen kann man sich einer der seltenen organisierten Fotoreisen anschließen. Selten sind diese nicht etwa, weil die Bahn nicht die Möglichkeit hätte, diese durchzuführen. Jedoch verlangt das Management der Bahn Tagespreise bis zu über 30 000 US-Dollar, andererseits ist die Bahngesellschaft nicht sonderlich an solchen Veranstaltungen interessiert. Man zeigt sich äußerst zugeknöpft, was Wünsche von Fotografen und Videografen anbelangt und erfüllte bei der FarRail-Tours-Reise im Juni 2011, von der die gezeigten Aufnahmen stammen, nicht einmal alle der vertraglich zugesicherten Punkte. Als erstklassiges touristisches Ziel mit fantastischen Aussichten ist die WP&YR jedoch zu empfehlen und eine Reise wert. *Bernd Seiler*



Übersichtskarte der White Pass & Yukon Route (WP&YR) von Skagway in Alaska (USA) nach Carcross in British Columbia (Kanada). Der größere Teil der Strecke befindet sich in Kanada.



Schmelzwasser steht im Juni auf vielen Wiesen. Im glasklaren Wasser spiegelt sich eine „Shovel-nose". Der Zug durchfährt gerade die Wendeschleife bei Fraser.

Fotos: Bernd Seiler

• Verkaufen
• Suchen
• Tauschen



GüterBahnhof

Verkäufe
Dies + Das

Digitalumbau, Sound-Einbau ESU, Uhlenbrock, mit Einbau ab € 30,–. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

www.lok-doc-wevering.de

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

www.ewd-digital.de

Märklin H0 Metall Delta Digital zu verkaufen. Rollendes Material, Gleise, Weichen, Häuser, Material Landschaftsbau, Oberleitung, Modellautos, Brücken, Kabel, Stecker, Ersatzteile. Preis nach Besichtigung. Aufzählung unvollständig, guter Zustand. Standort: 56812 Dohr-Eifel. Tel.: 02671/9164055 oder 0176/96926771.

Privatsammlungsauflösung der Spur Z bis M2 ab 1952 der Marken Mä., Ro., Fl., Bra., Li., u.a. Loks und Wagen, viele Sondermodelle, alle in OVP. Anfragen mit Artikelnr. der Hersteller an Jokoehnen@aol.com.

www.Feines-in-TT.de

Abzugeben DR-Uniform: Mütze Gr. 57, Blouson, Hemd + Krawatte, Sommerjacke, Jacke Gr. 54, Obersekretär B und V. Komplett € 90,–. H. Buch, Tel.: 039453/631131.

Märklin H0 Kamera-, Videowagen mit Kamera u. Rekorder, OVP, € 99,–. Spur Z Kofferanl.-Fahrregler € 19,–. Tel.: 02473/9272888. E-Mail: anwalt-wichert@gmx.de.

Ich verkaufe eine außerordentlich schöne Modellbahnanlage 1:87. Bitte schauen Sie sich die Bilder und Beschreibung unter www.dobberphul.de/modellbahn an.

www.qmb-modellbau.de

Rest Bemo/STL-Vitr.-Mod., OVP, Eisenb.-Bildbände, FO-Steller/Plakate, Lit. FO-Basistunnel, SBB-Kursbuch So.+Wi. 1981, alles Top-Zustand, Superpreise. Bitte Listen anfordern. W. Limberg, Tel.: 02835/3235.

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.de

Wir bringen Ihre Modellbahn in Schwung: www.TLS-Modellbahn-Plausch.de. Sprechen Sie uns an. Wir nehmen uns Zeit für Sie. Tel.: 06150/83910, Fax: 06150/81739. NEU: Große Schauanlage www.modellbahnschau-odenwald.de.

www.modell-werkstatt.de

KKW-modellbahn-reparaturservice.de

Modellbau Peter Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Zubehör, Gebäude. Tel.: 0351/4759994, www.modellbau peter.com.

www.modellbau-chocholaty.de

MePaBlu Feinöl: – voll synthetisch – reinigt, löst verharzte Öle – schmiert säurefrei – gegen Korrosionsbefall, 30 ml Dosierfl. € 9,80 + € 2,– Versand. MePaBlu Med. Technik GmbH, Tel.: 04322/5577, info@mepablu.de.

Verbeck-Lokschilder weiterhin erhältlich: www.mk-schilderversand.de

www.schauffele-modellbau.de

Verkäufe
Fahrzeuge 0, I, II

Verk. LGB-Loks, Wagen, Weichen, Schien. Bitte Liste anf. € 0,55 Briefp. o. Tel.: 02943/9776733 o. E-Mail: Wolfgang.Weber-ISDN-IT@t-online.de, Ostebach 10a, 59597 Erwitte B.W.

Kleinanzeigen mit Riesenreichweite! Jetzt erreichen Sie noch mehr Interessenten – der Anzeigenpool von MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal verschafft privaten und gewerblichen Kleinanzeigen den maximalen Wirkungsgrad!
Ab sofort erscheint jede MEB-Kleinanzeige parallel nicht nur im GÜTERBAHNHOF des MODELLEISENBAHNER, sondern auch im MINI-MARKT des Eisenbahn-Journals und der MIBA. Somit sind Sie in den wichtigsten Zeitschriften für Modellbahner und Eisenbahnfans in Europa vertreten.
Und das Schönste ist der kleine Preis für Ihre Kleinanzeige: Für nur € 5,– pro 5 Zeilen sichern Sie sich die Aufmerksamkeit von mehr als 160.000 Lesern*. Eine Kleinanzeige, fünffache Wirkung – nutzen Sie unser Auftragsformular auf Seite 47.
Für Internet-Nutzer gibt's den Kleinanzeigencoupon auch als PDF-Dokument zum Ausdrucken unter www.modelleisenbahner.de

Anzeigenschluss für Heft 11/2012 ist der 07.09.2012

Alle später eingehenden Anzeigen werden automatisch in der nächsten Ausgabe veröffentlicht. Antwort auf Chiffre-Anzeigen schicken Sie an: VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Anzeigenabtlg., Chiffre-Nr. ...., Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck.

*Leseranalyse Februar 2011

Live Steam-Lok Frank S, Schlepptender, schw./grün, 1:22,5, 45 mm, LGB, unbespielt, VB € 1200,–. Bock, Tel.: 0221/461094.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Verkaufe zwei PIKO G Umbauwagen B3yg 2.Kl. (Art.-Nr. 37600) sowie einen G Umbauwagen mit Gepäckabteil (Art.-Nr. 37602), alle mit Metallachsen (Art.-Nr. 36163) und Innenbeleuchtung (Art.-Nr. 36131). Neuwertig, OVP, Abgabe nur zusammen, Preis: € 375,00. Kontakt: h.partmuss@kabelmail.de.

www.spur-0.de

Märklin Spur 1 55031 Premium-Digital-Startpackung m. 2 Zügen. Schnellzugset best. aus 55714 BR 218, 58011 + 21 Schnellzugw. I. + II. Kl., 58041 Halbspeisew., 58051 Gepäckw., 3 Reichsbahngüterw. 58219. Stadtilm 0 Modellgleisanl. 4,5 x 2 m mit 14 Weich., Raum BZ. Tel.: 01522/3623164 (ab 19 Uhr).

0: BR 216011-7 DB (V160) v. Lima, ladenneu, Dach grau, bedruckt, 1 Drehgest. angetr., neue Räder. Preis n. Vereinbg. Top-Zustand. Tel.: 030/53002793.

MODELLBAHN DIGITAL PETER STÄRZ
Digitaltechnik preiswert und zuverlässig
www.FIRMA-STAERZ.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahnshop-remscheid.de

Märklin-, Trix-Raritäten, neu, OVP. ICE Vision 26020, 76510 Großbekohlg., 22599 Big Boy, 28455 10 J. MHI Zug, 26610 Hwz Schienenbus 39983, 39981, 39980 Herpazüge, 26517 Silberpfeil, 26523 Fulda, 37422 Olympia Koploper, 39352 Proschelok, 39390 BR 39. Tel.: 02273/911102.

www.jbmodellbahnservice.de

Mehr als 600 Titel direkt verfügbar!
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck

Moba-RUCKERT
Buchloe, Tel.: 08241/90853

Trix-International, Hof-Zug Kaiser Wilhelm II komplett 21200; König-Ludwig-Zug 21230, Ergänzungswagen 21231; VB. Tel.: 0170/1546618 (ab 18 Uhr).

www.Spielewelt-am-See.de
Kleinserien und Co. in H0-TT-N

Dirk Röhricht • Holtendorf
• Girbigsdorferstr. 36
• 02829 Markersdorf
• Tel.+Fax: 03581/704724
MODELLBAHNSERVICE
Modellbahnsteuerungen, SX, RMX, DCC, Decoder-Einbau, Werkstatt und Zubehör unter:
www.modellbahnservice-dr.de

www.modellbahn-duemmersee.jimdo.com

Schmalspurmodelle H0m + H0e unbenützt in Originalverpackung. BEMO RhB 4 Salonwg. elf./rot € 120,–; Restaurantwg. rot € 60,–; Lok Ge 4/4 605 rot € 100,–; Rangiertraktor Tm 2/2 62 € 60,–; dito m. durchgeh. Dach Tm 2/2 91 € 70,–. SBB Brünig Gepäck-Tw Deh 4/6 rot, BRÜNIG-JASS, BRÜNIG-BAR, Pers.-Wg. AB, Pers.-Wg. Zebra 1. Kl., Mitteleinstiegswg. AB zus. € 250,–. H0e Liliput 3-tlg. Zillertalbahnzug € 150,–. BEMO Spreewald-Tw. elf./rot € 80,–. Roco GGm/s + SSm/s mit Holzladung zus. € 60,–. Stängl GGm/s, 00m/s + blauer Fahrradwagen Mariazellerbahn zus. € 70,–. Versandkosten werden berechnet. H.-J. Spieth, Postfach 300137, 70771 Leinfelden-Echterdingen.

Rheingold-Express 5-teilig von Liliput Wien € 150,–; Rivarossi E 17 und E 18 je € 60,–. Kindler. Tel.: 03523/61490.

N-Bahnkeller
Binsfeldstr.5
31688 Nienstädt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de
An und Verkauf von
Modelleisenbahn in N/HO Zubehör
Digitalumbauten, Anlagenbau
und Beratung
Vermietung einer 10x11m
Schauanlage

www.ddr-in-1zu87.com

Große Sammlungsauflösung Modellautos 1:87. Es handelt sich um Fahrzeuge aus dem Straßenbild der DDR. Epoche III–IV, Originale, Kleinserien, Umbauten. Tel.: 0170/7888005.

www.1000Loks.de

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

www.modellbahnritzer.de

Verkaufe: Roco IC DB AG 45788, 45831, 2x 64319, 45046, 45833, alle mit LED-Beli. + Figuren. € 170,–; Lok 63568 DB AG 101 102-2 € 120,–; SBB: Doppelstockwagen: 3x 45462, 45460, 45464, 45470, E-Lok: Re 460 + Dummx € 360,–. Alle Modelle neu bzw. neuwertig, Wagen € 360,–. Ottenstreuer, Bgm.-Dr.-Rausch-Str. 7, 25774 Lehe. Tel.: 04882/603429.

www.Modellbau-Gloeckner.de

Gepfl. Vitr.-Sammlg. Bemo (RhB/FO/MOB), D+R, STL, Hobbytrain (Spur N), Eisenbahn-Literatur, alles Top-Zustand, Okt., Bücher teilw. neu bzw. im Schuber. Bitte Listen anfordern. W. Limberg, Tel.: 02835/3235 (abends).

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle H0 und H0m
fahrbereit vorbereitet
Tel.: 0371/5362537

Umbau Piko Antriebstechnik zu super Fahreigenschaften und dreifache Zugleistung

BR 01, 03, 41	125,00 €	BR 57	83,00 €
BR 38	88,00 €	BR 58	72,00 €
BR 52 (Kondens.)	66,00 €	BR 94	67,00 €
BR 55	99,00 €	BR 106/118/120	67,00 €
BR 56	92,00 €	BR 110/ES 499	63,00 €
		BN 150	54,00 €
BR 64/75	72,00 €	VT 185	69,50 €
BR 86/95	82,00 €	SVT (MOTOR MITTIG)	52,00 €

Fertigmodelle der Sächs. u. der Harz. Schmalspurb.
Ladegüter aus eigener Produktion in TT, H0, H0e.
Hobby-Eck zu Top-Preisen!
09577 Niederwiesa · Eubaer Str. 44
Tel. (03726) 6489 · www.hobby-eck.net

Modellbahn Pietsch
Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.com

Trix H0 Auslaufmodelle

22026 DR BR 38 Schlepptender-Dampflok	€ 279,99
22552 DB AG E-Lok BR 101	€ 199,38
22556 DB E-Lok BR 120 „Kunstlok"	€ 199,99
22725 DB Cargo-Triebwg.-Zug „Fliege"	~~€ 269,99~~ € 199,99

Auslaufmodellliste gegen 1,45 € in Briefmarken!! Bitte Spur angeben!! z.T. Einzelstücke! Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,00 € Versand)

ACCUCRAFT TRAINS
Baureihe 45 010
Ausstattung: 3-Zylinder Triebwerk, Achs- u. Handspeisepumpe, Manometer, Wasserstand, Zylinderentwässerung ...
Vorbestellpreis: **5990,- Euro**
Neuheit, Auslieferung 2013
Live-Steam Modell im Maßstab 1:32, 45 mm Spurweite, Gas gefeuert.
Limitierte Auflage von 50 Stück weltweit.
Abb. zeigt Accucraft Handmuster
MBV SCHUG Accucraft Distributor Europe Neustrasse 18 D-54340 Detzem
Tel: 06507-802326 www.accucraft.de info@accucraft.de

Gl. Li. 05003 m. Maxon-Mot. € 120,–; Fl. 65015 € 150,–; 86534 € 130,–; 4118 neu € 200,–; 98812 € 120,–; Kato ETA 175005 + ESA 175008 € 150,–; Meha. Reeks 515 SNCB € 130,–; Fl. 03094 € 140,–; weitere Loks, Personen- + Güterwagen von RC, TR, Bemo + Brawa. Tel.: 06274/927632.

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

Magazine, Bücher, Kalender, Video-DVDs. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

www.breyer-modellbahnen.de

Piko 118/180 ab € 30; V100/BR 110 ab € 30; BR120/130 € 40; E 44/46 ab € 40; 01, 03, 41, 52 je € 45; Hruska BR 84/91 € 120/70; Gü. BR 42 € 70; Mä. BR 530001 € 180. Tel.: 06055/8820043.

www.Modellbahnen-Berlin.de

Schmalspur Nagold-Altensteig: 4-achs. Güterwagen, Lenkachsen aufgelöst in Drehgestelle. Fertigmodelle. Gedeckte Güterwagen m. Bremserbühne Nr. 91 oder 92, Niederbordwagen Nr. 93 DB in H0m. Frei Haus € 78,– bzw. € 68,–. H.-J. Spieth, Postfach 300137, 70771 Leinfelden-Echterdingen.

www.werner-und-dutine.de

Verk. Super H0= Anlage aus 6 Fremo Modulen 1/87 mit Riesen Bw B&K, digit. Bw Kräne Messinghandarbeit z.B. Bw Schalke Einzelst. Bilder harald4241@live.de, 02641/916414.

www.augsburger-lokschuppen.de

Roco: 62714, 63972, 62418 je € 95,–; 4143-BR 116, 4145S-BR 132, 4130S-BR 144 je € 45,–; 43848-BR 310 ÖBB Museums-Edit. in Holztruhe m. Buch, neu, € 350,–. Tel.: 06055/8820043.

www.lokraritaetenstuebchen.de

Verkaufe Roco Gleisbildstellpult mit massenhaft Zubehör, MSC120 und Lauer Schattenbahnhof Steuerung, Block- u. Pendelzugst. Fahrregler. harald4241@live.de, 02641/916414.

www.modelltom.com

Verkaufe Umbauten für Trix Express, Roco, Trix, Fleischmann, Piko, Lima, Liliput, Gützold, Märklin, zu günstigen Preisen. Alles fabrikneu oder neuwertig, viele Raritäten. Liste anfordern gegen Freiumschlag € 0,55 an Olaf Radeck, Heubachhof 19, 87437 Kempten.

www.Haertner.eu

www.d-i-e-t-z.de

Verk. H0= Samml. US Loks Industrie u. Messing teilw. Sound, ebenfalls Riesensammlung europ. Modelle Loks, Wagen, Zubehör-Listen, Bilder harald4241@live.de, 02641/916414.

www.suchundfind-stuttgart.de

Verkaufe: Märklin 39564 schwarz. Krokod. € 420,–; 28590 Capitole € 380,–; 37440, E44 € 150,–; 37750 E75 € 150,–; 39120 E10 € 200,–; 39161 42FC € 220,–. Tel.: 040/400495.

www.moba-tech.de

Mä. V 218 (39181) € 100,–; Mä. E 94 (3322) € 100,–; Roco 44 (69241~) € 150,–; Piko 82 (50240~) € 100,–. Suche Roco 23 (69223~); EJ BR 23. RB.Schmid@t-online.de.

www.spiel-hobby-Hank.de

Märklin Control Unit mit Booster VB € 280,–; BR 0110 NP € 340,– f. € 250,–; 2 Schweizer Lok-Werb. BR 460 je € 120,–; BR 120 NP € 269,– f. € 169,–; Roco BR 1043 f. € 100,–; Märklin Schnellzugw.-Set Insider Tour 96 f. € 50,–; div. Schnellzugwg. preisw. abzugeben; Mod. Häuser fertig geb.; Bahnhof Bonn VB. Tel.: 02366/501484.

www.modellbahn-pietsch.com

Auflösung Piko H0 Loks, Wagen, koml. Sets, Trafos, Liste m. frank. Rückumschlag € 0,55. F. Bernhardt, M.-Schumannstr. 30, 09217 Burgstädt.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Hallo Straßenbahnfreunde! Spiegelwagen Karlsruhe Zug aus Tw + Bw, unlackierter Bausatz in Mischbauweise mit Metallradsätzen, H0, motorisierbar. Frei Haus € 220,–, Lackierung pro Wagen € 25,–. Fertigung auf Bestellung. H.-J. Spieth, Postfach 300137, 70771 Leinfelden-Echterdingen.

www.baehnlewerkstatt.de

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder …
2. Verrechnungsscheck beilegen oder …
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.** Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag! *Briefmarken können nicht angenommen werden.*

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken. Die Redaktion erreichen Sie unter: *redaktion@modelleisenbahner.de* Kleinanzeigen mailen Sie bitte an *e.freimann@vgbahn.de* oder Sie laden den Coupon unter www.modelleisenbahner.de herunter (PDF-Datei).

Kleinanzeigen, Tauschbörsen und Märkte

ab 5,– €

Ausfüllen – ausschneiden (oder kopieren) – zuschicken:

Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel.: 081 41 / 53481-152
(Fr. Freimann)
Fax: 081 41 / 53481-150
E-Mail: e.freimann@vgbahn.de

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen (außer bei Chiffre-Anzeigen). Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung, nach Übersendung Ihres Verrechnungsschecks oder nach Eingang Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung.

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

- ☐ Verkäufe Dies + Das
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
- ☐ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Verkäufe Literatur, Video, DVD
- ☐ Verkäufe Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Verkäufe Fotos + Bilder
- ☐ Verkäufe Fanartikel

- ☐ Gesuche Dies + Das
- ☐ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Gesuche Fahrzeuge sonst.
- ☐ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Gesuche Literatur, Video, DVD
- ☐ Gesuche Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Gesuche Fotos + Bilder
- ☐ Gesuche Fanartikel

- ☐ Sonstiges
- ☐ Urlaub, Reisen, Touristik
- ☐ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)

- ☐ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
- ☐ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
- ☐ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–
- ☐ Chiffregebühren + € 8,–

- ☐ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 6,– pro Zeile + MwSt

- ☐ 1 x veröffentlichen
- ☐ 2 x veröffentlichen
- ☐ 3 x veröffentlichen
- ☐ 4 x veröffentlichen
- ☐ 5 x veröffentlichen
- ☐ .... x veröffentlichen

Privatanzeige bis 5 Zeilen € 5,–

Privatanzeige bis 10 Zeilen € 10,–

Privatanzeige bis 15 Zeilen € 15,–

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: €

☐ Abbuchung (nur Inland):

Konto-Nr. / Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag liegt als Scheck bei.

☐ Betrag liegt bar bei.

Keine Briefmarken senden!

Modell Eisen Bahner

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

H0-Sammlungsauflösung, vorwiegend Roco, alles nie gelaufen, nie in der Vitrine, mit OVP. Konvolutverk. Liste anfordern: hmooren@gmx.de.

www.kieskemper-shop.de

Große Sammlungsauflösung Modelleisenbahn Spur H0. Es handelt sich um Modelle der DR Ep. III–IV. Tel.: 0170/7888005.

www.menzels-lokschuppen.de

H0 Flm., Ro., Mä., 20 Loks, Lili. Dampf, Diesel, Elektro, Gleise neu, 80 Güter- + Personenwg., Modellautos 1:18+1:43, Bahnzub., Rheing. VT 601 Roco VT 195 mit Licht. 07731/67662.

www.Feines-in-H0.de

www.modellbahnkellershop.de

Modellbahnanlage H0 (abgebaut), ca. 20 Loks u. 250 Waggons u.a. von Märklin, Roco, Trix, div. Häuser, Autos, Figuren u. weiteres Zubehör, nur komplett und an Selbstabholer, Preis VB, Tel.: 0471/26244.

www.Langmesser-Modellwelt.de

Vertrieb: JANO Modellbau Jörg Albert
Langensalzaer Str. 40 • 99817 Eisenach
Tel.: 03691/881985 • Fax: 03691/881984
www.jano-modellbau.de
Klassikmodelle TT
NEU
Dreischar-Beetpflug
Traktor Aktivist

www.lokpavillon.de

Fleischm. BR 537752 DR € 100,–; BR 382609 DR € 140,–. Roco BR 171128 DR € 140,– BR 232601-5 DR € 100,–. Trix V 120001 DR € 150,–. VB, alles neu, OVP. Tel.: 05321/25755.

www.TTM-Shop.de

Verkaufe Schmalspuranlage H0e, Abmessungen der Anlage 2,10 x 0,70 m, Pendelautomatic und Handsteuerung möglich. 3 Loks ländlicher Charakter, Preis € 1300,– VB. Tel.: 02324/40572.

www.modellbahnatelier-siegbach.de

Märklin H0 im OK unbespielt: 3091 BR 038 P8 blau € 80,–; 33005 BR 23 € 100,–; 3387 BR 98 € 90,–; 33071 BR 78 € 110,–; 33840 BR 50 m. Kab.-Tender € 170,–; 46247 Wg.-Set Großb. St. € 50,–; 46425 Wg.-Set Henkel 2 € 40,–; 28573 Württ.-Zug „Esslingen" € 200,–. Tel.: 030/8151706.

günstig: www.DAU-MODELL.de

Literatur und Filme für Eisenbahn-Fans. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

www.modelltechnik-ziegler.de

www.projektdesign.at
PROJEKTDESIGN HOLZHAMMER
ABSAM / TIROL
• Modellanlagenbau
• Module/Segmente
• Dioramen
• Vitrinen
• Produktlinie HOGOS FINEST Gelaserte Modellvielfalt
Georg Holzhammer
Stainerstraße 15a • 6067 Absam
Tel (+43)0676/4229996
Fax (+43)05223/20958
Mail: projektdesign@cnh.at

Aus Sammlungsauflösung gg. Gebot: Handarbeitsmod. Albatros BR 66 001 Faulh./Schwungm., exzel. Lauf, BR 99 4631 H0e dto. Rügenlok DR Ep. 3. Angebote: 06359/1378 (n. 17 Uhr).

www.puerner.de

Verkaufe H0e-Packwg./Tonnend./97-30-06 (wie Jö)-Herst. Heinrich, neu, Vitrinenm. € 85,– zzgl. VK. J. Drescher, Tel.: 03722/409823.

Verkäufe
Fahrzeuge TT, N, Z

BR E 52 Reitz Kleinserie gegen Gebot. Heinz Kaßner, Johannes-Brahms-Weg 4, 99096 Erfurt.

www.Feines-in-Spur-N.de

Teilauflösung TT-Samml., Tillig, BTTB, Zeuke usw. Alles weiter unter NP. Bodo Reichmann, Hauptstr. 9, 54426 Berglicht. Tel.: 0176/78257876, Mail: BodoReichmann@web.de.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Verkäufe
Fahrzeuge sonstige

Verk. kompl. Zug Modell-Diesel-Lok mit Bedienwagen u. 2 Personenwagen, Maßst. 1:8, Spur 7¼". Sende auf Wunsch ein Bild. Weitere Auskünfte am Telefon 05344/803426.

Ankauf - Verkauf - Neuware
WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE
N-Spur Sonderangebote u. v. m.

Verkaufe Märklin-Dampflok Spur I/45 mm, E 66/12921, schwarz, 3-Ltr.-System, ca. 30er Jahre, ohne Tender, bespielt, Preis VB. J. Drescher, Tel.: 03722/409823.

Verkäufe
Zubehör alle Baugrößen

www.jordan-modellbau.de

Echte Steinkohle f. alle Modellbahngrößen. www.klasse-kohlen.de. Verschiedene Körnungen von Spur G bis Z. Peter Grunert, Meisenweg 13, 82380 Peissenberg, Tel.: 08803/2526.

www.modellbahnservice-dr.de

www.modellbahnzubehoer.at

Wie lang ist Ihr schönster Zug (egal welcher Spur), den Sie gerne komplett in einem Stück in einer Vitrine aufstellen wollen? Wie lang ist Ihre Wand, an der Sie eine Vitrine in der Zuglänge aufhängen können? Sind es 3, 4 oder 5 Meter oder noch länger? Egal wie lang, egal welche Spur, im Prospekt, das Sie bei **Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln** anfordern können, ist alles genau beschrieben. Sie brauchen nur an mich eine Postkarte (Absender bitte deutlich) schreiben und Sie erhalten unverbindlich kostenlos das umfangreiche Prospekt über die Vitrinen. Da ich selber Modellbahner bin und das mit den Vitrinen schon seit 1974 mache, kenne ich das und in der Zeit ist schon so manches geliefert worden.

www.Feines-in-Spur-Z.de

Stromabnehmer
www.SOMMERFELDT.de

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
www.Lokschuppenhagenhaspe.de

Internetshop!! www.lokschuppenhagenhaspe.de oder www.lohag.de
Ihr Spezialgeschäft für europäische Handarbeits-/Kleinserienmodelle und für Modellbahnträume...seit über 30 Jahren.
1. Exclusive Handarbeitsmodelle (bis 30% Rabatt)
Alle Spuren, ca. 40 Hersteller, Liebhaberstücke, qualifizierte Kapitalanlage Micro-Metakit, Fulgurex, Lemaco, Lematec, Lemke, Trix fine-art, Bockholt, Aster, Pein, Schönlau, Dingler usw. usw.
In allen Spurweiten (Z–G) viele neue Modelle, alle mit Bilder. Unsere Sonderpreise weiter gesenkt, teilweise erheblich.
2. Marken-Rabatte bis über 50% auf tausende Artikel !!!
Ca. 80 Hersteller, Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Brawa, Bemo, LGB, Hübner, Arnold usw. usw.
Täglich aktualisierte Angebote. Alle Marken-Hersteller, alle Spuren, Automodelle, Zubehör und als Spezialität Ferrari-Modelle.
Reinschauen lohnt sich immer: www.lohag.de Nie teuer, immer günstig!
Kein Internet? Listen KOSTENLOS anfordern: 0 23 31/40 44 53



Lokschuppen Hagen-Haspe Inh. Werner Rüping
Ihr Spezialist für Kleinserienmodelle + Service
D-58135 Hagen • Vogelsanger Str. 36-40 • Tel. ++49(0)2331/404453
Fax ++49(0)2331/404451 • D1-Netz ++49(0)171/4715600

Littfinski DatenTechnik (LDT)
Kleiner Ring 9 / 25492 Heist
Tel.: 04122 / 977 381
Fax: 04122 / 977 382
Digital-Profi
werden Sie mit unseren preiswerten Fertigmodulen und Bausätzen für die Digitalsysteme
Märklin-Motorola und DCC!
Weichendecoder (4fach) ab € 21,90.
Rückmeldemod. (16fach) ab € 26,50.
Katalog gegen € 5,00 in Briefmarken.
www.ldt-infocenter.com

TILLIG-Clubhändler
Modellbahnbox Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft
Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin
Treskowallee 104 · Tel. 0 30/5 08 30 41
EUROTRAIN®
Öffnungsz.: Di. - Fr. 10.00 - 13.00 und 14.00 - 18.00 Uhr · Sa. 9.00 - 12.30 Uhr
E-Mail: modellbahnbox@t-online.de • Internet: www.modellbahnbox.de mit Mini-Onlineshop

Unbenutzte TRIX-Bausteine für Stellpult, über 1000 Teile, möglichst komplett zu verkaufen, Preis VHS, Liste anfordern, Mail: modellbahn112@web.de.

Verkäufe
Literatur, Video, DVD

Verkaufe Betriebsbücher: 10x Original + 130x Gesamtkopie, meist Dampf, Liste. Info-Tel.: 06352/2368.

MIBA 1995–2009, diverse weitere Hefte HP1, Super Modellbahnanlage v. EJ. Liste gern per Mail: Nievelstein tarp@gmx.de.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Eisenbahnmagazin 1970–1999, Modelleisenbahner 1990–2010, Bln. Verkehrsblätter 1985–2010 und vieles mehr, auch älteres. Tel.: 033764/248027.

www.bahnundbuch.de

Eisenbahnbücher, Eisenbahnfachliteratur sowie Eisenbahnbildbände. Liste geg. Briefporto. H. Flader, Alfred-Randt-Str. 46, 12559 Berlin.

Das Liliput-Buch von Ernst-R. Claus ist da! Band 1 = Triebfahrzeuge, Band 2 = Reise- u. Güterzugwagen, Doppelband im Schuber, fest gebunden, über 1200 Seiten mit 300 s/w Fotos. Ein Buch für alle Modellbahner. Sammlerwünsche, Kinderträume, Anekdoten, Betrachtungen, Satire, Karikaturen, Erlebnisse rund um die kleine Bahn. Auflistung aller Liliput-Modelle der Spurweite H0 mit Wertangabe. Preis: € 43,– + Versand. Bestellung: www.liliputbuch.de oder Tel.: 05608/4338.

www.Auhagen.de

Modellbahn Schröder
H0=, TT, N und Zubehör
Weichselstr. 34 a • 10247 Berlin
Tel./Fax 030-55154949
Mo.–Mi. 10–18 • Do. + Fr. 10–19 • Sa. 9–12.30 Uhr

Figuren & mehr
Möwen in H0, Art.-Nr. D20 + D21 bemalt, je Satz € 8,50



www.hauser-figuren.de
Tel.: 035841/36752 • E-Mail: info@hauser-figuren.de

Achtung N-Bahner! Alles um, zur und über die Spur N erhalten Sie regelmäßig von der IGN. Umfangreiche Leseprobe gegen € 0,92 Rückporto abrufen bei: Osburg, Kirtaweg 10, 81829 München.

www.bahnbuch.de

EM, EK ab 1988; DB-Zeitungen; DB-/DR-Kursbücher ab 1990; CD-Kursbuch 95/96; DRG-/DB-DV's; DR-Wintermantel; div. Eisenbahnliteratur u.v.m. Liste gg. Freiumschlag: C. Wunder, Frankenwaldstr. 7, 96364 Marktrodach. Tel.: 09262/231.

www.vgbahn.de

Verkäufe
Prospekte, Kataloge, Drucksachen

Modellbahnkataloge aus d. ganzen Welt, Sammlung aus ca. 70 Jahren in Leitzordnern, € 800,–. Tel.: 05656/634.

Verk. neuw. Kataloge von: Märklin, Trix, Fleischm., Faller, AMS, Rokal, Kibri, Primex, Liliput, Hamo, 1953–1989. Liste gg. Rückporto. R. Böhm, Bergschlagweg 21, 46569 Hünxe.

Verkäufe
Fotos + Bilder

Ölgemälde „Dampflok in voller Fahrt" 70x60 cm, Maler Ronek, zu verkaufen, Preis € 1500,– VB. Tel.: 0851/98909420 oder 0173/3895307.

DIAS & NEGATIVE (Originale), von DB, DR und Privatbahnen, aufgenommen von den 70ern bis 1990 im Rollfilm- und Kleinbildformat abzugeben. www.lokomotivbild.de.

Besuchen Sie uns im Internet unter:
www.LokschuppenHagenHaspe.de

neu - neuwertig - gebraucht
Modelleisenbahnen und Zubehör für jedermann Geldbörse
in Oberfranken kleinstem Fachgeschäft mit weltweiten Versand
Sommeraktion:
Digital Umbau in unserer Fachwerkstatt ab 55 Euro inkl. Decoder ESU 54610
Info: 09569-188580
Karl Rößner Modelleisenbahnen
Dr.-Josef-Otto-Kolb-Str.6
96145 Seßlach
Tel. 09569/188580
Fax 09569/188581
www.krs-modellbahnen.de

Gesuche
Dies + Das

Suche Zugbildungspläne insbesondere der K.Bay.Sts.B. – aber auch von anderen Länderbahnen bis 1918. Nach Möglichkeit Originale, aber auch Kopien. Angebote an Walter Langenmeier, Lenaustr. 10, 86179 Augsburg. Tel.: 0821/813327.

Lokschilder, Fabrikschilder und Betriebsbücher von Lokomotiven gesucht. Heiko Schmitz, Tel.: 02243/81336 oder 0170/8822927.

BUNDESWEIT UND IN BENELUX MODELLEISENBAHN GESUCHT. Z, N, H0, H0e, 0, SPUR I und LGB. Sammlungen, Anlagen, gerne auch Kleinserien, Handarbeitsmodelle, Lok- u. Wagenbausätze usw. Kaufe auch Ladenauflösungen. Ich freue mich über jedes Angebot. Seriöse und diskrete Abwicklung. J. Kaufmann, Tel.: 07245/8603400, mobil, 0179/5155612. E-Mail: info@modellbahn-kaufmann.eu.

H0-Modellbahn-Sammlung o. -Anlage, ebenso Schmalspur H0m/H0e und Modellautos 1:87 gesucht. Gerne sehr umfangreich, auch mit viel Zubehör, Barzahlung und Abholung selbstverständlich. Freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 02235/987710, Fax: 03212/1365334, mobil: 0160/3345830.

www.tt-remscheid-lennep.de
Ihr TT-Spezialist

Suche alles was sich um die Eisenbahn dreht, Sammlungen in Lokschilder, Eisenbahn-Literatur etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Wir suchen ständig große Modelleisenbahn-Anlagen, Sammlg., Geschäftsauflösungen. Auch kleinere Anl., Reste, Zubehör, Barzahlung + Selbstabholung bundesweit. Angebote bitte an Uwe Quiring, Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810.

Gesuche
Fahrzeuge 0, I, II

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Westfalia®
Werkzeug-Shop
www.westfalia.de
Werkzeug kauf ich bei Westfalia
512 Seiten
Gratis
Werkzeug-Katalog
Jetzt kostenlos anfordern!! www.westfalia.de

HOFER-LOKSCHUPPEN **www.lokomobile.com**

BRAWA Auslaufmodelle
40080 BR 65.10 DR Ep. IV statt 319,90 nur 249,99
40150 BR 57.4 DRG statt 359,90 nur 259,99
40154 Hh KWStE 57.4 statt 359,90 nur 269,99
40274 BR 14 DRG statt 449,90 nur 319,99
45100/101 Persw. Bid wü12 DR nur 39,99
45200/201 B4üpr21 DR statt 89,90 nur 59,99
FLEISCHMANN AKTION nur wenige! Auslaufmod.
412202 BR 22/39.1014-8 DR statt 359,– nur 229,99
4032 BR 91 DRG statt 209,– nur 149,99
414303 BR 43 007 DRG statt 379,– nur 259,99
74117 BR 17 DRG SOUND statt 519,– nur 329,99
HOBBYTRAIN NEU
H303600 VT 137.2/VS145 DRG 2-tlg. VO 289,99
H303700 VT 137.2/VS145 DR creme/rot VO 289,99
H44010 Orientexpress CIWL 3-tlg. Ep. I VO 279,99
H44011 Orientexpress CIWL 2-tlg. VO 189,99
LILIPUT NEU 2012
L131563 BR 56 765 DR „Lokbrigade" VO 255,99
MÄRKLIN
39051 BR 005 003 DB mit Sound 399,99
37024 BR 53 Malett DRG Tarn Sound+ 439,99
37927 BR 41269 Öl statt 429,60 nur 379,99
ROCO AKTION nur wenige!
64294 Behelfspersonenw. MCi DRG NEU 26,99
62282 BR 52 2158 DB Ep. III o. Wlb. nur 199,99
63306 BR 71 502 DRG nur 179,99
DR Spezial exklusiv Modelle jetzt bestellen:
BR 17 1114 DR S10 Kohlenstaub 499,99
dto. mit SOUND **Sonderpreis** **549,99**
BR 41 Reko Ep. III/IV verbess. FLM Modell a.A.
BR 52.90 DR Kohlenstaubtend. Ep. III/IV ab 459,00
Aktionsangebote solang Vorrat reicht! Irrtum, Zwischenverkauf vorbehalten!

Besuchen Sie uns zu den Dampfloktagen in Meiningen am 01./02.09.2012
Mo.–Fr.: 10–12.00 + 14–18.00 / Sa.: 9–13.00 Uhr • Bahnhofstr. 25 • 95028 Hof/Saale
Tel.: 09281/16620 Fax: –/16621 • **E-Mail: info@lokomobile.com**



Der Lokschuppen Dortmund GmbH,
Märkische Str. 227, 44141 Dortmund
Tel.: 0231 / 412920, Fax 0231 / 421916,
Internet: www.lokschuppen.com
e-mail: lokschuppen@t-online.de

Wir leben Modelleisenbahnen und Modellautos!! Auf über 700 qm präsentiert Ihnen der Lokschuppen in 72 Vitrinen über 5000 Lokomotiven aller Spurgrößen. Riesenauswahl an Fahrzeugen, Zubehör, Modellautos, Lego, Playmobil usw. So etwas haben Sie wahrscheinlich noch nicht gesehen. Der weiteste Weg sollte Sie nicht daran hindern uns zu besuchen. Versand über Online-Shop, Schauanlage im Geschäft.

EUROTRAIN



Wir lassen Gras drüber wachsen



RTS-GREENKEEPER
Begrasungsgeräte
D-89340 Leipheim
+49-(0)8221-273798
www.rts-greenkeeper.de

Spur-1-Sammlung gesucht: KM1, Hübner, Märklin, Kiss, Aster, Fulgurex, Lemaco, Dampf + Strom, im Tausch gegen gut vermietete Eigentumswohnung. Tel.: 06324/1633, 0173/3075036, foehren@web.de.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modell bahn-paradies-erftstadt.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen u. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Bundesweit Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Samml., Anlagen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/398813, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche umfangreiche Spur-1- und LGB-Sammlung und Anlagen. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer. Tel.: 02235/691881 oder 0171/3110489.

LGB und Echtdampf von privatem Sammler gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Tel.: 0341/4613285.

Eisenbahnliebhaber sucht zur Finanzierung seines Hobbys Modelleisenbahn der großen Spur von Lemaco, Fulgurex, Bockholt, Pein, Schönlau, Kiss KM1, Aster, Wilgro, Handarbeitsmodelle, Märklin. Zahle Liebhaberpreise, bin seriös und besuche Sie gerne vor Ort. Bitte rufen Sie mich an unter 0157/77592733 oder 0211/97712895, berndzielke@yahoo.de. Bernd Zielke, Westfalenstraße 99, 40472 Düsseldorf. Bedanke mich und freue mich auf ihren Anruf.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, G + Spur 1, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, A + SUI. Tel.: 04171/692928 o. 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Suche Spur 0, 1, LGB 06047-977440, hfrankrichter@t-online.de.

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Gesuche

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche Pw4üwe Liliput in Blau. Evtl. 1x Personenwagen blau, Klasse egal + 1x Speisewagen mit Aufschrift: „DSG". Sieverding Manfred, Tel.: 02241/21720.

Wir suchen Modelleisenbahnanlagen, Fahrzeuge und Zubehör. Wir zahlen bar und fair. Handy: 0176/66805393.

Suche: BR 216, Brawa 0396, Wiebe; BR 218, Fleischmann, DB Shop, Touristik; BR 218, Tillig, 500518, Touristik; BR 218, TRIX, 32248, Ludwig II (blau); alle in GS. Wer kann helfen? Tel.: 02255/959444.

Modelleisenbahn gesucht. Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, LGB. Komplette Sammlungen aber auch aufgebaute Anlagen. Barzahlung. Tel.: 0211/4939315.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Suche Fahrwerk für belg. Triebwagen 3426 – Suche Mittelteil und Fronthaube mit Nr. 94279/3722 – Suche Gehäuse Lok P8 belg. grün Nr. 64041/3086.2 – Suche Fahrwerk holl. E-Lok 3326 – Suche Chassis für Fleischmann Erz 3D Wagen – Suche für Stadtilm Dampflok BR 01 Windleitblech rechts, Vorläufer – Dach für Führerstand, Motor oder kpl. Feldmagnet – Suche Rahmen HR 700, Gehäuse HR 700 – Suche Leiter für Kran Märklin 7051. Anrufe unter Tel.: 02247/756648.

Suche Fleischmann H0 Dampflok 03 DB Epoche 3 od. 4. Tel.: 0160/3771316.

Suche ADE-Wagen und Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessna182@live.de, 02641/28466.

Suche Güterzug Begleitwagen Roco H0 Y6994 in gutem Zustand. Biete € 50,–, PWGHS 54. Remy Wilhelm, Patronage Str. 1-04, B-4720 Kelmis. Tel.: 0032/497452221.

Modelleisenbahn gesucht: Märklin, Roco, Fleischmann, Trix, alle Spurweiten. Kompl. Anlage oder Sammlung. Alter und Zustand egal. Bitte alles anbieten. Tel.: 08781/200821.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Ankauf von Modelleisenbahnen alle Spurweiten, Sammlungen, ganze Anlagen. Zahle Höchstpreise, komme pers. vorbei, seriöse Abwicklung. Tel.: 09701/1313, Fax: 09701/9079714.

Suche Modellbahnen von Märklin, Roco, Flm., Trix, Brawa usw. Bevorzuge gern große Sammlungen, bin Barzahler u. Selbstabholer, garantiere seriöse Abwicklung. Ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 05608/95023, modellbahnsammler@gmx.de.

Suche H0 Roco Fleischmann 06047-977440, hfrankrichter@t-online.de.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Bundesweit Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Samml., Anlagen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/398813, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Suchen Roco Strab Köln 6+8 Achser für unsere Ausstellungsanlagen U-Bahn Köln 1. BA Dom-Hbf-Friesenpl. Angebote an E-Mail: kleinbahn-wk@planetwaldheim.de. 0177/3891603.

Kaufe Märklin H0 + I, Roco, Fleischmann, Trix usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsauflösungen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Märklin-H0-Sammlungen, Einzelstücke, Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 06047/3571199, E-Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco, Fleischmann, Liliput, Trix Sammlung gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

H0-Modellbahn-Sammlung o. -Anlage, ebenso Schmalspur H0m/H0e und Modellautos 1:87 gesucht. Gerne sehr umfangreich, auch mit viel Zubehör, Barzahlung und Abholung selbstverständlich. Freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 02235/987710, Fax: 03212/1365334, mobil: 0160/3345830.

Suche umfangreiche Gleichstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525 /27, mobil 0151/11661343.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, G + Spur 1, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, A + SUI. Tel.: 04171/692928 o. 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Suche guterhaltene Fahrzeuge in 0e von Fleischmann, Magic-Train, Stainz sowie gelbe Diesellok. Angebote an Kruse. Tel.: 030/4154257.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Suche oder tausche Gehäuse: Heizkesselwagen Flm. 8382: Brauche dringend von Wagen Flm. 838283. Mail: Andy.Braucheart.1962@gmx.de.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Kaufe N in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Suche TT, N, Z. Bin privater Sammler und kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Tel.: 0341/4613285.

Suche Spur N Sammlungen. Jede Größenordnung, schnelle und persönliche Abwicklung. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 3571199, Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche umfangreiche Spur-Z-Sammlung. Bin Barzahler und Selbstabholer! Bitte alles anbieten! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

MIBA, Eisenbahn-Journal, Modelleisenbahner. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

Bundesweit Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Samml., Anlagen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/398813, info@modellbahnbuedchen.de.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche umfangreiche Spur N Sammlung. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

GESUCHE
Zubehör alle Baugrößen

Suche H0 Zubehör aus den 40er/50er Jahren: Holzhäuser von FALLER, RS/Spitaler, Flor/Creglingen und Neuffen, besonders grosse Stücke in sehr gutem Zustand. Auch WIKING Modellautos, besonders Drahtachser aus den frühen 50ern. Ich bin Privatsammler und zahle Ihnen einen guten Preis. Freue mich über Ihr Angebot. Marco Buitelaar, Noordland 7, NL-2548 WB Den Haag, +31611646623 oder marco buitelaar@live.nl.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Dresden – Erzgebirge: Land- u. Forsthof mit FeWo/Ferienhaus, Kleintieren u. Wildgehege a.d. Kleinbahn Hainsberg–Kipsdorf. Tel.: 03504/613921, www.landurlaub-osterzgebirge.de.

Rügen – komfortable FeWo bei Modelleisenbahner für 2–6 Pers. ab € 35,00 / Tag. www.natururlaub-ruegen.de. Tel.: 038304/629806 oder 0171/12755960.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

www.
MODELLBAHNBOERSE
-BERLIN.de
& Modellautobörse von 10–14 Uhr
01069 Dresden, „Alte Mensa“, Mommsenstr. 13, am So. 26.08.
12679 Berlin, Freizeitforum, Marzahn, am So. 09.09.
08529 Plauen, Festhalle, am So. 16.09.
NEU ► 08237 Wernesgrün ◄ NEU Brauerei Gutshof, am 04.11.
Anmeldung: H. Herzog, 0173/6360000 • Fax 033397/28304

11. Modelleisenbahntage der Lippstädter Eisenbahnfreunde
Mit großem Verkaufsmarkt 21.09.–23.09.2012
Zum 3. Mal dabei! Modellbau Stammtisch Lippstadt



NEU! Modell Truck Freunde Gütersloh
Bürgerhaus • 59609 Anröchte • Im Hagen 2
Offizielle Eröffnung am 21.09.2012 um 13 Uhr
Öffnungszeiten:
21.09. 13–19 Uhr
22.09. 10–18 Uhr
23.09. 10–17 Uhr
Mit ca. 20 Modellbahnanlagen in allen gängigen Spurbreiten auf 2000 m²
Lippstädter Eisenbahnfreunde 1984 e.V.
Soesttor 42 • 59555 Lippstadt • Tel.: 02941/79062 • Fax: 02941/910439
www.lef1984.de • lef1984@versanet.de

Rügen/Stralsund kl. Ferienhaus für 2–3 Pers. bei Modelleisenbahner. Sep. Wohn- u. Schlafbereich, Fahrräder, Grill, Liegewiese, kl. Hund erlaubt. Ab € 30,00/Tag. Tel.: 038328/80287.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Vermiete in Elend/Harz Ferienwohnung, 2–3 Personen, 4–5 Personen, 4–6 Personen, Zimmer WC, Dusche, Frühstück. Pension Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz. Tel.: 039455/244, Fax: 039455/81480. www.pension-fuellgrabe.de.

Börsen
Auktionen, Märkte

01./02.09.: Modellbahnausstellung der Eisenbahnfreunde Borken (Hessen) mit Modulanlage (3L), DC-Car Anlage und Modellbahntauschbörse in 34582 Borken (Hessen), am Güterbahnhof (Raiffeisen-Tankstelle). Öffnungszeiten: Sa. 12–18 Uhr, So. 10–17 Uhr.

www.star-maerkte-team.de

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
über 30 Jahre www.adler-maerkte.de
alle Märkte von 11–16 h
26.08. Köln-Mülheim, Stadthalle Jan-Wellem-Str./Wiener Platz
02.09. Solingen, Theater- und Konzerthaus Konrad-Adenauer-Str. 71
09.09. NEU: Krefeld, Seidenweberhaus Theaterplatz 1
16.09. Neuss, Stadthalle, Selikumer-Str. 25
23.09. Leverkusen, Forum, Am Büchelter Hof 9
ADLER - Märkte GmbH - 40721 Hilden - Telleringstr. 14
Tel.: 02103-51133 - Fax: 02103-52929 - info@adler-maerkte.de

Große TT-Messe
Publikumsmesse des AKTT in Verbindung mit dem TILLIG-Club-Treffen)
Leuna, 01./02.09.2012
TT-Modellbahnausstellung und TT-Markt-Präsentation im: Kulturhaus der Leunawerke
Samstag 10.00 bis 18.00 Uhr, Sonntag 9.00 bis 16.30 Uhr
AKTT e.V.
Info: Tel. 03462/210482 • www.aktt.de

02.09.: Ausstellung mit Tauschbörse von 11–16 Uhr im Clubheim der Eisenbahnfreunde Goch-Kleve e.V., Benzstr. 24, Gocher Industriegebiet West. Info: efgk.cabanova.de.

www.adler-maerkte.de

CAM Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörsen. 08.09.: 18069 Rostock, Opel-Krüger, Hawermannweg 15–19, Reutershagen, 10–14 Uhr, Info-Tel.: 0381/7697579. 15.09.: 23554 Lübeck, Autohaus Evers GmbH & Co. KG, Bei der Lohmühle 6, 11–15 Uhr, Info-Tel.: 040/6482273. 23.09.: 24941 Flensburg, Jaguar-House Nehrkorn, Liebigstr. 1, 11–15 Uhr, Info-Tel.: 0461/20619. 30.09.: 20259 Hamburg, Hamburg-Haus, Elmsbüttel, Doormannsweg 12, 15–18 Uhr, Info-Tel.: 040/6482273.

08.–09.09.: Eisenbahn, Modellauto, Spielzeugbörse, 34121 Kassel, Messe Kassel Messehallen (Eintritt frei). Info: Andrè Hansen, Tel.: 06424/6191.

16.09.: Modellautobörse von 10–14 Uhr im Gemeinschaftshaus Langwasser, Glogauer Str. 50, 90473 Nürnberg. Für Besucher Eintritt frei. Info: Peter Oppel, Tel.: 0911/6002416. www-mac-franken.de.

Modellbahn- u. -Auto-Tauschbörse:
von 10–16 Uhr
Kassel/Vellmar: Sonntag 16.09.,
Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese
Sylvia Berndt • Infos: Tel. + Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr)
geschäftl.: 05651/5162
Handy: 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de

Termine
Modellbahnveranstaltungen
19.08. Dinslaken, Trabrennbahn (Halle)
26.08. Castrop-Rauxel, Europahalle
02.09. Iserlohn, Parkhalle
09. u. 16 09. (bitte im Büro nachfragen)
23.09. Kamp-Lintfort, Stadthalle
29./30. Sep. Modellbau Osnabrück Halle Gartlage mit Bahnanlagen von N-llm, großer Markt und RC-Modellbau
OVGmbH, Postfach 1105, 48607 Ochtrup
Tel.: 02553-98773 Fax: 02553-98775
Internet: www.bv-messen.de

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse von 10–16 Uhr. 16.09.: **Kassel/Vellmar**, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese. Tel.: 05651/5162, Tel.: 05656/92366 (ab 17 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de.

So. 23.09.: Regensburg-Barbing, Modelleisenbahn- u. Automarkt v. 10–15 Uhr in der Rathausgaststätte in Barbing. Tel.: 09951/2276, www.haasveranstaltungen.de.

29.+30.09.: Rodewisch – Ratskellersaal, Wernesgrüner Str. 32, von 10–17 Uhr, Modelleisenbahn-, Modellautomarkt mit Kleinanlagen. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

www.bv-messen.de

30.09.: 39. Modelleisenbahn- und Modellautobörse von 10–16 Uhr in der Schulturnhalle der Johannesschule in 66386 St. Ingbert-Rohrbach/Saar. Veranstalter: Modelleisenbahnclub St. Ingbert e.V. Info-Tel.: 06897/4254 oder MEL-IGB@gmx.de.

07.10.: Darmstädter Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse, Autos und Blech, in der Orangerie, von 10–16 Uhr mit Modellbahnanlage. Info: S. Meyer, Tel.: 0177/7849759.

Modellbahnbörse 09.09., 10–14 Uhr
Altenburg / Likörfabrik, Destille, Am Anger 1–2
Zufahrt über Gerner Straße
Eintritt 2,– €, Kinder frei
Für Speisen und Getränke ist gesorgt
Vollmer/Koch 0174/4110308

113. Berliner Spielzeugbörse
Loewe Saal
In den Ludwig Loewe-Höfen
Wiebestr. 42 • 10553 Berlin-Moabit
So. 16.09.12, 10–15 Uhr
Eintritt 4,– Euro Kinder 2,– Euro
ab 13 Uhr halber Eintritt
Spielzeug von 1900 bis heute
Info: R. Hebeling 030/7842346
Mobil: (0173) 3882000

Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE

26. August	47	**Duisburg-Homberg,** Glückaufhalle
2. Sept.	44	**Bochum-Wattensch.,** Gänsereiterhalle
2. Sept.	30	**Hannover,** Großmarkt, Am Tönniesberg
9. Sept.	34	**Baunatal (Kassel),** Stadthalle (10–15 Uhr)
9. Sept.	45	**Hattingen,** Industrie-Museum, Henrichshütte
16. Sept.		in Vorbereitung
23. Sept.	46	**Wesel,** Niederrhein-Halle
30. Sept.	58	**Hagen-Haspe,** Ford Autohaus Könneker

Wenn nicht anders angegeben, alle Märkte von 11–16 Uhr

Jomo's Team 0231/4960981, Fax: 4960980 0172/9544662

28. + 29. September Spielzeugauktion und Spielzeugmarkt
im HEIDE VOLM, 82152 PLANEGG bei München, Bahnhofstr. 51 direkt an der S-Bahn Station (S 6). Eisenbahnen, Puppen, Blechspielzeug usw. Katalog 15,– €, Ausland 20,– €
Münchner Spielzeugauktion
Veranstalter: Georg Brockmann, Schloßmühlstr. 31, 86415 Mering, Tel. 0 82 33/40 91, Fax 0 82 33/3 03 31

Eisenbahn-, Puppen- und Spielzeugmarkt
Sonntag, 9. September, SEAS Bruchsal, Bürgerzentrum
Samstag, 6. Oktober, Kongresshalle Böblingen
von 10.30–15.30 Uhr
Modelleisenbahnen und Blechspielzeug
Info: Dr. R. Theurer 07 11/5 59 00 44, info@theurers.de



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe“, Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Unvergesslich

Betrifft: „Goldfunde“, Heft 8/2012

Liebes MEB-Team, ich gehöre zu dem Kreis der vom Los Erwählten, die als Leser an der Sonderfahrt am 14. Juni zwischen Radebeul und Radeburg teilnehmen durften. Nach meiner Urlaubsrückkehr will ich nun die Gelegenheit nochmal nutzen und Ihnen für die Möglichkeit der Teilnahme und für die hervorragende Organisation der Fahrt danken. Diese Fahrt war ein unvergessliches Erlebnis, wegen des Anlasses, wegen des Sonderzuges und der speziellen Loks und natürlich auch wegen des Reisepublikums, sozusagen Auge in Auge mit der Modellbahnprominenz des Landes. Die anschließende Preisverleihung hat ja nochmal deutlich gezeigt, welche Spitzenleute da anwesend waren.

Jörg Mehner, E-Mail

Drehscheiben-Risiko

Betrifft: „Der besondere Dreh“, Heft 8/2012

Diese Drehscheibe habe ich auch nach diesem Bauplan gebaut. Allerdings hatte ich als Antriebsmotor den Motor der 16-mm-Kleinbildkamera AK 16 verwendet, der unter der Grube angeordnet war. Weil ich nicht genau wusste, wie herum sich das Scheibensignal dreht, hatte ich mir am Bahnbetriebswerk Leipzig-Ost einige Skizzen angefertigt. Plötzlich fühlte ich eine Hand auf meiner rechten Schulter. Ein Trapo (Transportpolizist, d. Red.) stand hinter mir und forderte mich unmissverständlich auf, mitzukommen. Aber mein „Vereinsausweis“ rettete mir das Leben. Ja, so war das dazumal.



Foto: Vollrath

Nach der MEB-Bauanleitung von Fritz Hornbogen aus dem Januar-Heft 1957 entstand auch diese Drehscheibe.

Karl-Hans Vollrath, E-Mail

Problem-Lösungen

Betrifft: „Abgedreht und aufgeschoben“, Heft 7/2012

Herzlichen Dank, Herr Ombeck, für die einfachen, gelungenen und sicher nachzubauenden Schaltungen für die Modellbahn. Ich hatte mir in den letzten Monaten hin und wieder eine Zeitschrift gekauft und bin begeistert, wie einfach damit Modellbahn-Problerme gelöst werden können.

Holger Liebau, E-Mail

Mit Sonderzug

Betrifft: „Klassentreffen“, Heft 8/2012

Mit sehr großem Interesse habe ich den Titelbericht über die 50 3688-4 gelesen. Aus diesem Anlass möchte ich Ihnen in Ergänzung die anliegende Aufnahme übersenden. Sie zeigt 50 3688-4 vor einem Sonderzug vom Schönberger Strand zum Kieler Hauptbahnhof. Der Gleiszustand in diesem Streckenabschnitt zwischen Schönberg und Oppendorf ist heute unverändert. Insbesondere hier sind vor der geplanten Wiederaufnahme des täglichen SPNV umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen dringend erforderlich.



Foto: Krause

Den Haltepunkt Passade passiert 50 3688-4 im Sommer 1998 mit Sonderzug auf der Fahrt vom Schönberger Strand nach Kiel.

Matthias Krause, 24106 Kiel

Vom ersten Heft an

Betrifft: „Gruß aus Strehla“, „Appetit-Macher, Teil II“, und „Fladungen klassisch“, Heft 8/2012

Den MODELLEISENBAHNER lese ich vom ersten Heft an und möchte Ihnen sagen, dass mir das Heft 8/2012 seit langer Zeit am besten gefallen hat, insbesondere die Artikel über Oschatz – Strehla, Pockau und Fladungen.

Dr.med. Harald Weigel, 04157 Leipzig

Funktionsfähige Segmentdrehscheibe aus Karton von Noch

Der Gleiswechsel auf engstem Raum ohne lange Weichenstraße ist nun auch Dank der neuen Segmentdrehscheibe von Noch in H0 möglich.

Weichenersatz

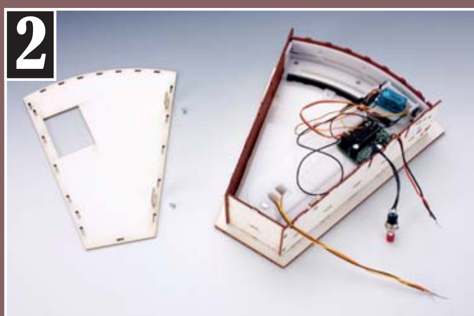
Anlagengestaltung: Holger Meinhard

Nicht nur platzsparend, sondern ein echter Hingucker auf jeder Anlage ist eine Segmentdrehscheibe.

Auspacken, anschließen und drehen, so schnell geht es bei dem neuen Noch-Produkt allerdings doch nicht. Einige kleine Handgriffe sind zuvor nötig, um die Segmentdrehscheibe zu vervollständigen, denn das Geländer und die Beschilderung liegen nur bei. Auch der Kurbelbock besteht aus Einzelteilen. Als Kombidrehscheibe für Mittelleiter- und Gleichstrombetrieb verfügt das Modell über ein feines Messinggitter als Mittelleiter, das mittels eines Klebebands auf den Laufbohlen zwischen den Schienenprofilen gehalten wird. Die Stromzufuhr für Schienen und



Einige Bauteile ergänzen das fertig montierte Funktionsmodell von Noch.



Auf der Rückseite kann nur der äußere Boden abgenommen werden.



Den kupfernen Mittelleiter können Gleichstrombahner nachträglich abtrennen.

Mittelleiter sowie für den eingebauten Digitaldecoder führt seitlich aus dem tiefen Grubenkasten und muss für den Einbau in einer Anlage verlängert werden. Ein Taster sorgt für die Schaltfunktionen im Analogbetrieb, dann fährt die Bühne in einer Richtung jeweils um einen Gleisanschluss weiter, bis das letzte Gleis erreicht ist, um dann die andere Richtung einzuschlagen. Beim Digitalbetrieb können die drei möglichen Gleisanschlüsse direkt angewählt werden. Insgesamt macht das Modell einen soliden Eindruck, der kleine Motor läuft leise und die Elektronik funktioniert tadellos.

Betrachtet man das Modell dagegen im Ganzen, kann es an einigen Stellen sein Bau-Material, Karton, doch nicht verbergen. Sämtliche Wände und die Bühne sind aus witterungsbeständigem Karton, ihre Teile mehrfach miteinander verzapft und verklebt, so dass das Modell sehr stabil ist. Das mit dem Laser ausgravierte Ziegelmauerwerk ist mit einer gängigen Ziegelfarbe in der für Noch typischen Fertigung komplett auf der Oberfläche lackiert. Bühne, Laufsteg mit feinst durchbrochenem Gitter sowie der Grubenboden bestehen dagegen aus farbigem Fotokarton, und der sollte bemalt werden, um ein perfektes Modell zu erhalten. Leider kann man die Bühne nicht aus der Grube herausnehmen. So ist man gezwungen, das Modell als Ganzes zu lackieren.

Vorab sind jedoch einige Schönheitsreparaturen zu leisten. So wurde der Grubenrand bei Noch nicht sauber von den Stegen abgetrennt, eine Nacharbeit mit einem scharfen Messer ist unabdingbar. Auch sollten die fehlenden Mauerfugen an der Steinkante durch einen v-förmigen Kerbschnitt neu entstehen. Da die Ziegelfugentiefe die oberste Kartonschicht fast durchtrennt hat, besteht die Gefahr, dass sich bei fester Berührung einzelne Kantsteine ablösen. Zur Sicherung festigt man mit dünnflüssigem Sekundenkleber die komplette Grubenrandkante. Da ohnehin die nachgeschnittenen Anbindungspunkte nachlackiert werden müssen, kann nach dem Aushärten der Kante diese ebenfalls komplett neu lackiert werden.



Im Wesentlichen vormontiert kommt die Noch-Scheibe in den Handel.

Segmentdrehscheibe für enge Platzverhältnisse

Die Bühne und der Grubenboden erhalten die passenden matten Grautöne. Es werden keinesfalls wasserlösliche, sondern lösungsmittelhaltige Acrylfarben, die zudem mit Verdünnung sehr flüssig gehalten werden, verwendet. So kann die Farbe sofort in den Karton eindringen und versiegelt die Oberfläche. Im Gegensatz zu Wasser verdunstet der Verdünner schneller, so dass die Gefahr des Aufquellens des Kartons geringer ist. Nach dem kompletten Neuanstrich erhält das Modell ein vollkommen neues, hochwertiges Erscheinungsbild, das durch zusätzliche Alterung zudem individuell wird. Zur Alterung sollten keine Pulverfarben, sondern ebenfalls matte Acrylfarben verwendet werden. Pulver könnte unter Umständen das feine Lochblech der Laufstege zusetzen.

Für Gleichstrombahner ist der Messingstreifen auf der Bühne überflüssig. Ihn zu entfernen, ist einfach. Dazu wird der Unterboden abgenommen (drei Schrauben und Steckungen), dann drückt man im Kabelschacht mit einem langen Gegenstand die nur zwischen den Hauptträgern der Bühnenbrücke eingeklemmte Laufbühne heraus. Das Messingband zieht man vom doppelseitigen Klebeband ab und schneidet es am Bohlenrand ab. Anschließend wird das Doppelklebeband weggerubbelt und man säubert die Klebestelle zusätzlich mit Aceton.

Wer möchte, peppt nun die Holzbohlen mit Buntstiften und Acrylfarben auf, bevor man die Laufbühne wieder einklemmt.

Zum Schluss erfolgt die Geländermontage. Da keine Einsteckvertiefungen an der Bühne vorhanden sind, muss das Geländer mittels Sekundenklebers stumpf aufgeklebt werden – ein Geduldsspiel. Dabei verklebt man zunächst drei Geländerstreben, um nach entsprechendem Halt die weiteren Stützen nach und nach anzukleben. Auch muss das Geländer auf der Kurbelbockseite gezielt angepasst werden.

Der Einbau in der Anlage ist recht einfach, das Ausrichten der drei Anschlussgleise erfolgt bei entsprechender Bühnenstellung. Ideal als Gleismaterial eignet sich etwa das Code-83-Gleis von Tillig,

Markus Tiedtke/al



Die unsauberen Anshlussstege schneidet man exakt ab. Die Kante wird mit Kleber fixiert.



Eine individuelle Komplettbemalung aller später sichtbaren Kartonflächen sowie der Schienenprofile sorgt für ein perfektes Modell.



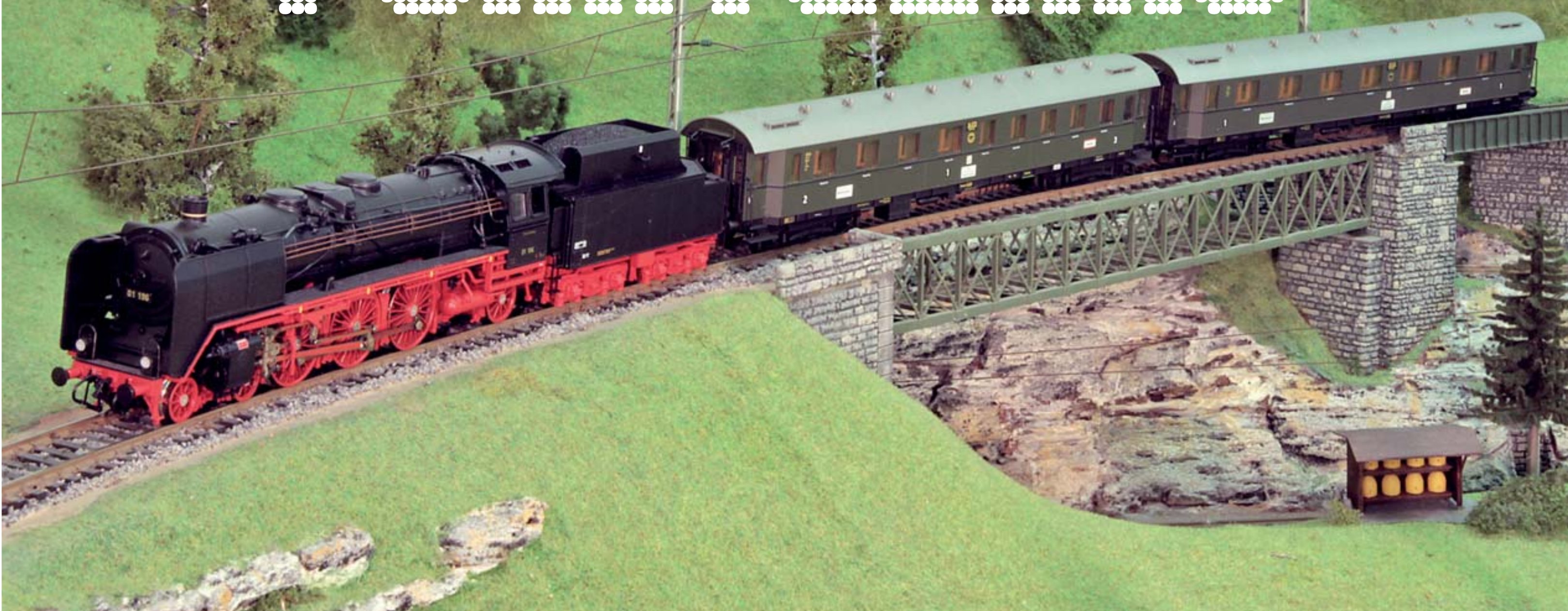
Der Kurbelbock besteht aus drei Teilen plus Boden. Die Kurbel wird aus Kupferdraht gebogen.

Fotos: Markus Tiedtke

Verbesserung der Fahreigenschaften von H0-Lokomotiven

Neufestlegung der Führungspunkte, geänderte Übersetzung, kugelgelagerter Motor: Der Umbau des Roco-Modells einer 01 zeigt die Möglichkeiten.

PUNKTGENAU Teil II

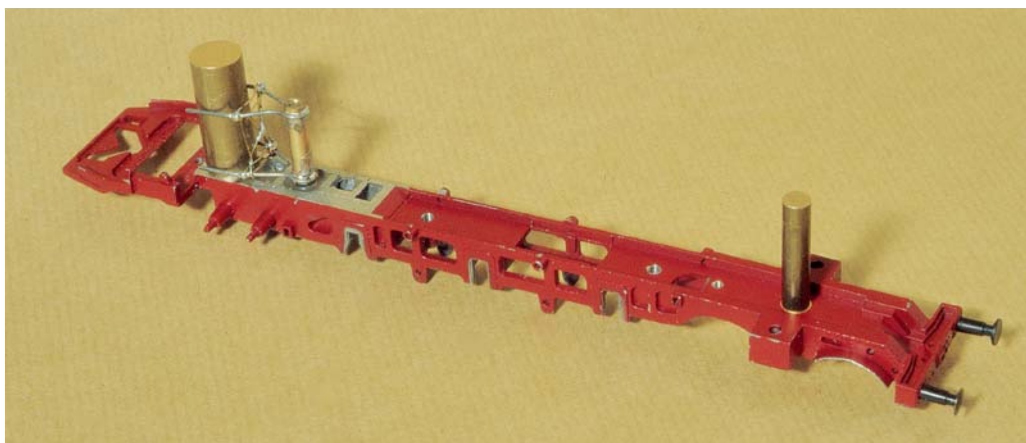


Mit FD-Zug zeigt die umgebaute 01 im Einsatz auf der H0-Anlage des Verfassers keinerlei Schwächen und begeistert mit ihrem Fahrkomfort.

Neben der horizontalen Führung im Gleis ist auch die vertikale Abstützung und Massenverteilung nicht zu vernachlässigen.

Im ursprünglichen Zustand wird das Modell der 01 alleine von erster und letzter Kuppelachse getragen, vermindert um die Kraft der auf die Laufachsen drückenden Federn. Diese reduzieren zwar die Achslast der Kuppelachsen, nicht aber deren vertikale Wirkungen. Bei der Abstützung des Lokkörpers auf Deichseln werden diese auch zur Aufnahme vertikaler Kräfte und Bewegungen herangezogen. Im einfachsten Fall erfolgt die Abstützung im Führungspunkt. Dann werden horizontale und vertikale Bewegungen im gleichen Verhältnis von den Achsen auf den Lokkörper übertragen.

Sind die Treib- und Kuppelräder des Modells angetrieben, so sollten diese zur Steigerung der Zugkraft stärker als die Laufachsen belastet sein. Das ist leicht zu erreichen, indem die vertikale Abstützung des Lokkörpers näher zum Treibrahmen hin erfolgt, also zwischen Führungspunkt und Deichsellagerung im Treibrahmen. Bei



01-Rahmen mit durchgeführten Änderungen: Es präsentieren sich die Stütz-Zapfen zum Längsträger sowie der Kippstabilisator.

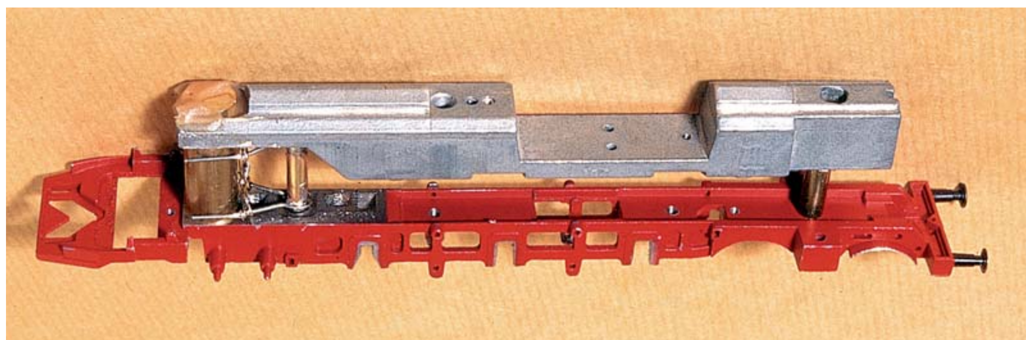
einem Modell mit Antrieb im Tender kommt es auf derartige Feinheiten allerdings nicht an.

Hat nun die Lok ein gelenkiges Fahrgestell erhalten, so ist noch ein wichtiger Punkt zu beachten, nämlich das Kippen des Lokkörpers um seine Längsachse!

Vor mehr als 50 Jahren – damals Student ohne eigene Anlage – fuhr ich mit meinem ersten in der vorbeschriebenen Art umgebauten H0-Modell, einer Trix-Express-01, stolz nach Neu-Isenburg zu Helmut Großhans zwecks Probefahrt auf seiner berühmten HAGEBA. Schon in der ersten vorbildlich um 1,5 mm überhöhten Kurve kippte meine Lok um.

Die Ursache? Im Originalzustand des Modells führen die festen Kuppelachsen zwangsläufig auch die Querachse der Lok parallel zu den Schienen, so dass eine Querneigung von zehn Prozent problemlos verkraftet wird. Bei der Lagerung in Führungspunkten erlauben diese jedoch auch Schwenkbewegungen um die Loklängsachse, so dass hier die Koppelung fehlt, was damals meinem Trix-Modell prompt zum Verhängnis wurde.

Es muss also noch ein Kippstabilisator vorgesehen werden, der zwischen Lokkörper und Treibrahmen nur Bewegungen in vertikaler Richtung sowie horizontal in Quer- und Längsrichtung zulässt, aber eine Drehbewegung um die Längsachse verhindert. Am einfachsten wird eine Kippstabilisierung durch ein ähnlich wie ein Türflügel schwenkbares Kupplungselement erreicht, das einerseits mit einer Passbohrung auf einem möglichst langen Stift am Lokkörper gelagert ist und einen parallel dazu in etwa zehn bis 15 mm Entfernung am Treibrahmen befestigten zweiten Stift in U-Form umgreift oder umgekehrt. Dadurch sind beide Stifte so oder so parallel zueinander geführt, aber seitlich, in der Höhe und in Längsrichtung relativ zueinander beweglich.

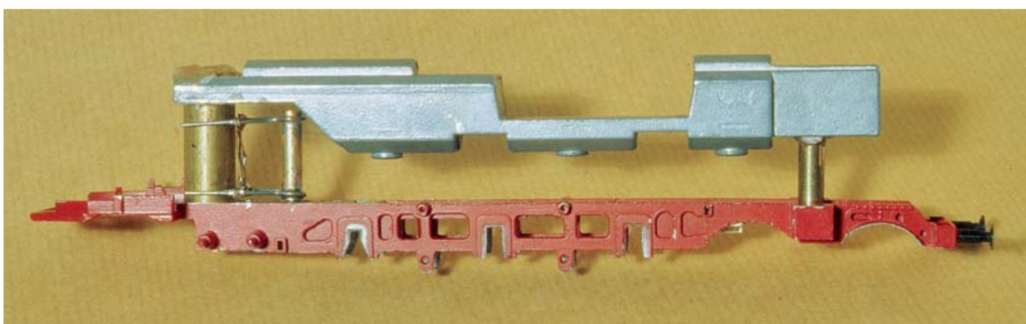

Schrägansicht von Fahrgestell und Längsträger: An seinem hinteren Ende im Stehkesselbereich weist der Längsträger nun eine Aussparung auf, die zur Aufnahme des dicken Zapfens aus Rundmessing dient.

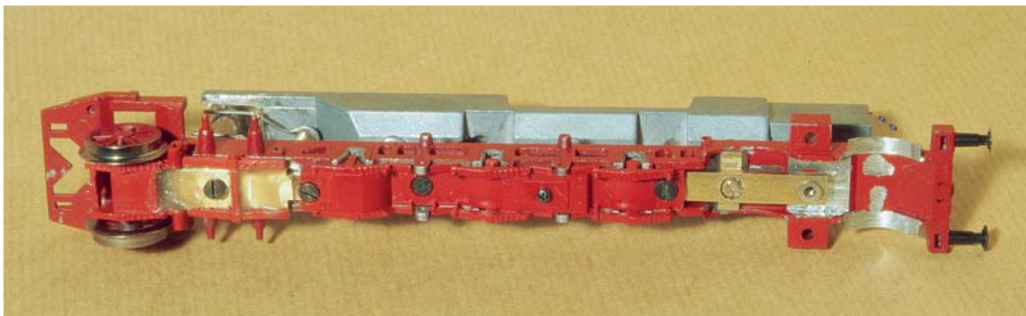
DREHFESTE KUPPLUNG MIT ZWEI STIFTEN

Bewährt haben sich vertikal oder horizontal angeordnete Stifte von wenigstens 1,2 mm Durchmesser und 15 mm Länge und ein Kupplungsstück aus Flachmessing. Dies weist an einem Ende eine exakt auf den Durchmesser des ersten Stifts aufgeriebene Bohrung auf und am anderen Ende einen etwa 3 mm tiefen Schlitz in der Breite des zweiten Stifts. Natürlich ist auch jede andere drehfeste Kupplung möglich, etwa ein auf den ersten Stift aufgesetztes Rohrstück, an dem oben und unten je eine Gabel angebracht ist, die seitlich am zweiten Stift spielfrei anliegt.

Ein besonderer Kippstabilisator ist bei einem nur vorn ausschwenkenden Treibrahmen, so an Modellen der Baureihen 38, 44 oder 50, nicht erforderlich, wenn das hintere Lager des Treibrahmens breitflächig ausgeführt ist und vertikales Abheben durch eine Feder verhindert wird.

Hat das Lokmodell ein funktionsgerechtes Fahrgestell erhalten, kann man sich um den Antrieb kümmern. Zu empfehlen ist ein kugelgelagerter Glockenankermotor mit großer Schwungmasse von wenigstens 25 mm Durchmesser und 15 mm Länge. Daraus ergeben sich langer Auslauf und Unempfindlichkeit gegenüber Stromunterbrechungen.


Oben sind die Stütz-Zapfen passgenau in den Längsträger eingeklebt, während sie unten mit den Rahmen-Endabschnitten verschraubt sind..


Der Nachlaufradsatz ist schon probeweise eingebaut. Vordere und hintere Deichsel mit ihren Führungspunkten offenbaren in der Untersicht die zum Tragen des Lokgewichts erforderlichen Messingprofile.



Auch die beiden Vorlaufradsätze sind nun eingebaut und zeigen das Prinzip zur Anlenkung des vorderen Drehgestells.

Das fertige Fahrgestell zeigt deutlich die Trennfugen zwischen dem Treibrahmen und den Rahmen-Endabschnitten.

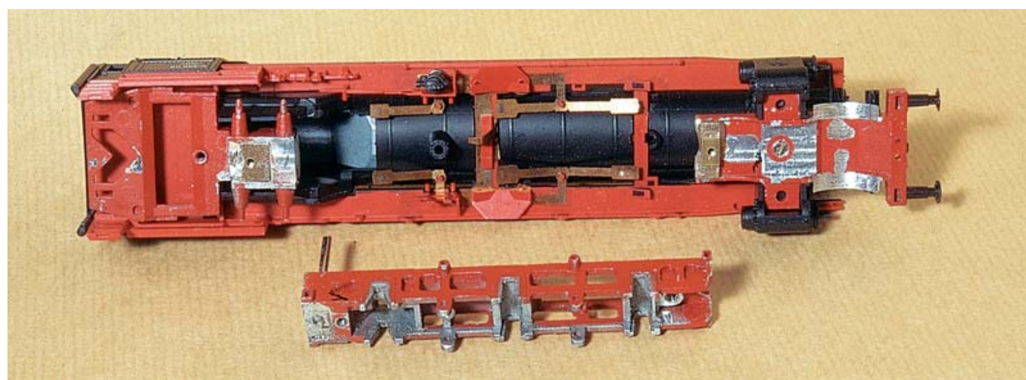


Derartige Antriebe sind bei Schlepptenderloks vorteilhafterweise im Tender untergebracht, dessen erster und letzter Radsatz angetrieben und mit Plastikreifen versehen ist. Bei angetriebenen Treibrahmen oder Drehgestell-Loks ist die Motor-Schwungmassen-Einheit vorteilhafterweise in einem Hilfsrahmen gelagert, der mit Schaumgummiklötzchen auf dem Tragrahmen der Lok aufliegt. Das Drehmoment wird dabei direkt von der Motorwelle mittels einer Kardanwelle auf eine im Treibrahmen beziehungsweise im Drehgestell gelagerte Schnecke übertragen und weiter über Schneckenrad und Stirnzahnräder auf die Antriebsachsen. Diese Bauart ist extrem leise und sorgt auch bei extremer Langsamfahrt und bei Kontaktschwierigkeiten für einen gleichmäßigen Lauf des Modells.

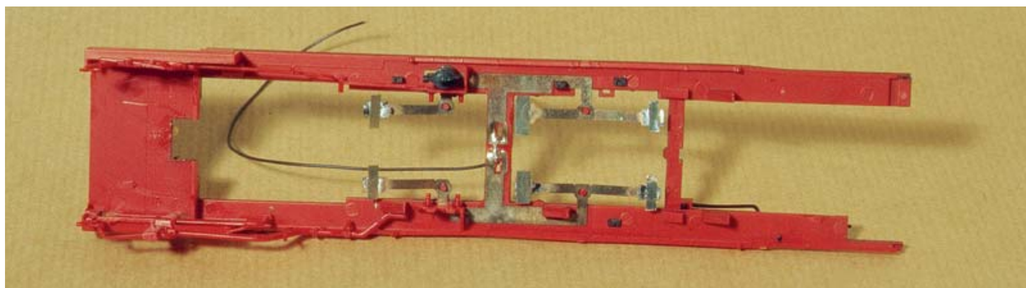
Nach so viel Theorie wird's nun aber Zeit für das erste Ausführungsbeispiel, nämlich eine H0-01 von Roco: Wegen ihrer Länge und des kurzen geführten Kuppelachsstandes sowie wegen ihres Antriebs prädestiniert für denUmbau in ein Modell mit Super-Fahreigenschaften. Da die Lok Tenderantrieb besitzt, sind keine Getriebeänderungen am Treibgestell erforderlich.

Den von Roco vorgesehenen Antrieb der hinteren Kuppelachse habe ich ausgebaut, denn dieser verschleißt die Kuppelstangen und Kurbelbolzen unnötig. Schließlich genügen vier mit Plastikreifen ausgerüstete Räder des entsprechend beschwerten Tenders völlig zum Aufbringen der auf meiner Anlage erforderlichen Zugkraft für D-Züge mit zehn Wagen auf einer 25-Promille-Steigung.

Ergänzend möchte ich noch erwähnen, dass meine Modellbahn mit Gleichstrom und Mittelleiter beziehungsweise Oberleitung betrieben



Probeweise montierte Lok und darunter der separate Treibrahmen: Deutlich zu erkennen sind die Lagerböcke vorn und hinten, die in Längsrichtung 102 Millimeter voneinander entfernt sind.



Zusätzliche Verbesserungsmaßnahme: Die verbreiterten Schleifer sorgen dafür, dass die Stromabnahme von den Treib- und den Kuppelrädern auch bei deren seitlicher Verschiebung zuverlässig funktioniert.

wird. Der Kurvenradius beträgt wenigstens 53,5 cm, entsprechend dem alten Märklin-Puko-Gleis 3800 aus den 1950er-Jahren. Gefahren wird mit umgerechneter Vorbildgeschwindigkeit, der Anlage angepasst aber mit maximal 140 km/h. Das erfordert bei den meisten Loks einen Umbau des Getriebes auf eine größere Übersetzung.

Bei dem Umbau eines Dampflok-Modells ist zu beachten, dass die Treibachse ihre Lage in Längsrichtung beibehält, denn Treib- und Schwingenstangen sollen nach dem Umbau ja nicht klemmen. Daher hat es sich bewährt, erst die erforderlichen neuen lösbaren Verbindungen zwischen Rahmen und Lokkörper sowie die Deichseln mit ihren Drehpunkten und Lagern herzustellen und danach den Treibrahmen herauszusägen. Nach Zerlegung des Roco-01-Modells in seine Einzelteile zeigt sich ein in den Kessel eingesetzter stabiler Längsträger, der sich zur mechanischen Verbindung des vorderen mit dem hinteren Abschnitt des Fahrgestells hervorragend eignet.

Das Bild auf Seite 58 unten zeigt die am Fahrgestell durchgeführten Änderungen. In Zylindermitte ist ein in die Schornsteinbohrung des Längsträgers ragender Zapfen aus Rundmessing vorgesehen. In axialer Richtung ist von dessen unterer Stirnseite aus ein M2-Gewinde eingeschnitten, das eine den Rahmen durchsetzende Schraube aufnimmt. Somit ist später das Vorderteil der Lok nach Lösen dieser Schraube abnehmbar. Am hinteren Ende im Stehkesselbereich wurde ein etwas dickerer Zapfen aus Rundmessing vorgesehen, in dessen untere Stirnseite ebenfalls ein M2-Gewinde eingeschnitten

KIPPSTABILISATOR AUS MESSINGROHR UND ZWEI GABELN

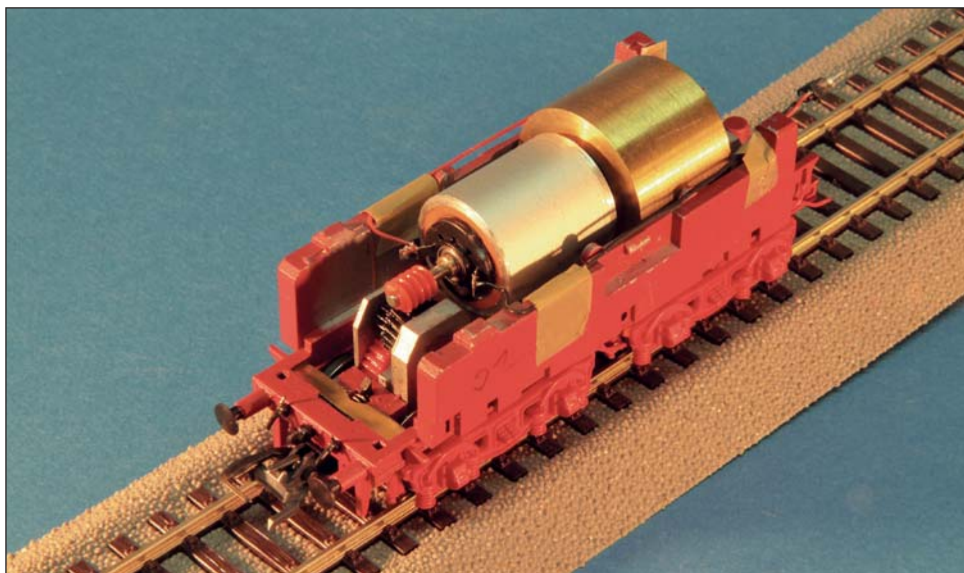
ist. Es nimmt gleichfalls eine den Rahmen durchsetzende Schraube auf. Am hinteren Ende des späteren Treibrahmens ist ein vertikaler Stift befestigt. Als Kippstabilisator dient ein diesen Stift umgebendes Messingrohr, an dessen oberes und unteres Ende je ein aus Stahldraht gebogenes, gabelförmiges Führungselement angelötet ist. Diese Führungselemente liegen seitlich am dicken Zapfen an. So können Stift und Zapfen Höhen-, Seiten- und Längsbewegungen relativ zueinander ausführen, sich aber nicht gegeneinander verdrehen.

Im obersten Bild auf Seite 59 ist das Fahrgestell mit dem Längsträger dargestellt, der an seinem hinteren Ende eine Ausnehmung zur Aufnahme des dicken Zapfens erhalten hat. Da die Kunststoffteile des Lokgehäuses den Längsträger und das Fahrgestell genau in der richtigen Position zueinander fixieren, wurden die erforderlichen Teile montiert und sowohl in die Schornsteinbohrung als auch in die hintere Ausnehmung des Längsträgers der Zweikomponenten-Kleber Pattex-Stabilit-Express gegeben, das Fahrgestell eingesetzt und des Abbindens geharrt.

Dieser Kleber hat sich bei mir sehr bewährt, denn er lässt Zeit zum Justieren, ist aber nach einer halben Stunde fest. Es versteht sich, dass vor dem Einbringen des Klebers die Innenseite des Kunststoffkessels mit Polyethylenfolie abgedeckt wurde, um dort das Anhaften des Klebstoffes zu verhindern.

Die schrittweise Ausführung der Deichseln zeigen die Bilder auf Seite 59 unten und auf Seite 60 oben. Zur Anlenkung des vorderen Drehgestells wurde zwischen dessen Rahmenwangen ein Träger aus Flachmessing eingeklebt, der auf den Achsen aufliegt und aufgrund seiner Stabilität zum Tragen eines Teils des Lokgewichts besser geeignet ist als die Kunststoffteile. Außerdem dient er der Stromabnahme. Das Loch in der Mitte des Messingstreifens nimmt eine Ansatzschraube auf. Das vordere Ende des späteren Treibrahmens hat ein Gewinde für eine Ansatzschraube erhalten. Am vorderen Teil des ursprünglichen Fahrgestells ist auf dessen Unterseite, etwa über der zweiten Laufachse ein Lagerböckchen montiert, das ebenfalls ein Gewinde zur Aufnahme einer Ansatzschraube aufweist. Diese bildet den vorderen Führungspunkt, an dem die Drehgestell mit Treibrahmen verbindende Deichsel angelenkt ist. Diese hängt hinten am Treibrahmen, liegt vorne auf dem Drehgestell auf und stützt etwa in der Mitte das Lagerböckchen am vorderen Führungspunkt ab.

Die Anlenkung der Schleppachse ist einfacher. In das ursprüngliche Kunststoffgestell der Deichsel wird zur Verstärkung ein Flachmessingstück eingeklebt. Dieses liegt hinten auf der Schleppachse auf und wird vorne von einer im Treibrahmen befestigten Ansatzschraube getragen. Etwa in der Mitte der Deichsel ist auf der Unterseite des Fahrgestells ein hinterer Lagerbock befestigt. In ihm ist die Deichsel mit einer Ansatzschraube gelagert, welche den hinteren



Der neue Antrieb im Tender, ein in Silikonkautschuk gelagerter Glockenankermotor mit großer Schwungmasse,sorgt mit langem Auslauf ebenfalls für eine Verbesserung der Fahreigenschaften.

Führungspunkt bildet. Es versteht sich, dass man Deichseln und Lagerböcke gemeinsam bohrt, so dass deren Achsen zwangsläufig fluchten.

Zum Schluss ist noch die Bohrung an einem der Führungspunkte oder am Treibrahmen als Langloch auszubilden, denn schräg zur Längsachse stehende Deichseln erfordern etwas Spiel in Längsrichtung. Bei einer Lok mit Tenderantrieb wird vorzugsweise das Lager der hinteren Deichsel am Treibrahmen längsbeweglich ausgeführt.

Nun ist der große Moment gekommen, an dem nach erneuter Demontage der Treibrahmen mit der Laubsäge aus dem ursprünglichen Fahrgestell herausgetrennt werden kann. Gut zu erkennen sind hernach die beiden 102 mm voneinander entfernten Lagerböcke (siehe Bild der probehalber montierten Lok mit bereits separatem Treibrahmen auf der Seite 60).

Zur Stromabnahme von Treib- und Kuppelachsen sind noch die an den Radkränzen anliegenden Schleifer durch

Durch breitere Schleifer sichere Stromabnahme

Anlöten kleiner Metallstreifen zu verbreitern, damit die Schleifer bei seitlicher Verschiebung der Radkränze nicht abgleiten können. Eine leitende Verbindung der Räder mit den Achsen hat bei diesem Modell keinen Erfolg, weil die Achsen im Rahmen in isolierenden Kunststoffbuchsen gelagert sind.

Da die Lok Tenderantrieb besitzt, waren am Treibgestell keine Getriebeänderungen erforderlich, abgesehen vom Ausbau der Schnecke und der Zahnräder. Der Antrieb erfolgt nun durch einen kugelgelagerten 13/31-Motor von Faulhaber, auf dessen Achse an der Nicht-Kollektor-Seite eine Schwungmasse von 18 mm Länge und 26 mm Durchmesser aufgesetzt ist. Die Schwungmasse ist topfförmig ausgeführt und umgibt in ihrer halben Länge den Motor.

Da das Trägheitsmoment der Schwungmasse proportional zur vierten Potenz des Durchmessers ist, gehen durch die Ausnehmung von 14 mm ø von $26^4 - 14^4 = 456976 - 38416$ nur rund acht Prozent verloren. Dafür liegt aber der Schwerpunkt der Schwungmasse nahe dem Kugellager und die Gesamtlänge der Motor-Schwungmassen-Einheit ist geringer.

Die in handelsüblichen Lokmodellen normalerweise vorhandenen Mini-Schwungmassen k.önnen wegen der Abhängigkeit des Trägheitsmoments von der vierten Potenz des Durchmessers eben nicht viel bewirken.

Eine wichtige Voraussetzung für weiches, dynamisches Fahrverhalten mit weitem Auslauf sind auch die reibungsarme Lagerung der Motorwelle, ein kleiner Kollektor-Durchmesser und ein geringer Bürstendruck. Erfahrungsgemäß erreicht dieselbe Lok mit einem Gleitlager-Motor nur die halbe Auslaufstrecke wie mit einem kugelgelagerten Motor.

Der Getriebeumbau im 01-Tender kann sich auf das Aufziehen eingängiger Schnecken an beiden Enden beschränken. Bei meinen Loks bevorzuge ich eine höhere Übersetzung und habe daher Fleischmann-Schneckenräder mit 23 Zähnen mit Modul 0,4 und 16-zähnigem Ritzel mit Modul 0,4 eingesetzt.

Dr. Rolf Brüning

Teil 3 folgt im Oktober-Heft



Fotos: Dr. Rolf Brüning

Auf gerader Strecke muss der Kippstabilisator nicht in Aktion treten, dafür erfreut auch hier das weiche, dynamische Fahrverhalten der 01.

Keine Zugbindung für H0-Fahrgäste

H0-Reisende sind bei Donnerbüchsen nicht auf einen Zug fixiert.

■ Auf der Plattform mitzufahren, ist bei Eisenbahn-Fans, besonders bei Museumszugfahrten, sehr beliebt. Meine Modell-Passagiere können entweder aussteigen, wenn der Wagen abgestellt wird, oder auf einen anderen Zug umsteigen, um Ihre Freiluftfahrt fortzusetzen. Dafür habe ich sie auf ein 0,5 mm dickes schwarzes Kunststoffplättchen mit den Maßen 24 x 9 mm geklebt, das genau auf eine H0-Plattform der Roco-Donnerbüchsen passt. Als Materialquelle diente mir dabei eine alte Diskette, deren Gehäusedicke zwischen 0,5 mm und 0,8 mm liegt. Schwarzer Fotokarton tut es aber auch. So lassen sich die mitfahrenden Figuren problemlos auf den Personenwagen platzieren und wieder entfernen, ohne dass hässliche Klebeflecken auf den Wagenmodellen zurückbleiben.

Wolfgang Radermacher



Foto: Radermacher

Durch die Befestigung auf einem Träger ist ein Wechsel der Fahrgäste möglich.

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag. Die Adresse:

MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de



Aus der Ideenkiste

Ersatzloklaternen

■ Preiswert erwarb ich vor kurzem eine Dampflok der Baureihe A 3/5 der SBB von Liliput. Da bei dieser die Frontlaternen fehlten, überlegte ich, diese selbst herzustellen. Dabei kam ich auf die Idee, eine Lüsterklemme für Drei-Millimeter-Kabelverbindungen zu besorgen. Von diesem Zehnersatz schnitt ich eine Verbindung ab und trennte den Kunststoffmantel vom Messingkern. Anschließend drehte ich die Klemmschrauben heraus. In einem Schraubstock verbreiterte ich mit einem 3-mm-Bohrer vorsichtig die Schraublöcher und teilte die Lüsterklemme exakt in der Mitte mit einer Metallsäge. Die anschließende Glättung der beiden Laternengehäuse erfolgte mit einer Flachfeile. Die Rückseiten der Laternen füllte ich mit kleinen, runden Scheiben einer Kunststoffpufferbohle aus. Nun folgten noch die Haltebügel der Laternen, die aus den Endstücken einer Kugelschreiberfeder entstanden und mit Sekundenkleber aufgeklebt wurden. Am Schluss wurden die fertigen Laternengehäuse über die Lichtleiter der Lok gestülpt. *Walter Gross*

Preiswerte Basteleien aus Streichhölzern

Wie aus einem Zündholz ein Betonpfosten für einen Lasercut-Holzzaun entsteht.

■ In der Nenngröße H0 lässt sich aus preiswerten Zündhölzern eine ganze Reihe kleinerer Details nachbilden. Heute ergänzen wir einen Laser-Cut-Holzzaun mit Betonpfosten, die deutlich realistischer wirken als Pfosten aus grauem Kunststoff. Zuerst muss der Zündkopf mit einem scharfen Bastelmesser abgetrennt werden. Für den Gartenzaun benötige ich Pfosten, die eine Betonsäule imitieren sollten. Dafür habe ich die Streichhölzer auf die entsprechende Länge gebracht. (rund 20 bis 25 Millimeter). Am oberen Ende des Pfostens sollte noch eine Abschrägung geschnitzt werden, damit sich Regenwasser und Feuchte nicht sammeln und den Beton langfristig schädigen können. Im Abstand der Zaunfelder habe ich anschließend kleine Löcher in die Anlagengrundplatte gebohrt und die noch unbehandelten Pfosten eingeklebt. Jetzt erfolgt der Anstrich mit einem Pinsel mit dünnflüssiger betongrauer Farbe. Nach dem Durchtrocknen der Farbe kann noch eine Alterung mit stark verdünnter schwarzer Farbe erfolgen. Dann können die einzelnen Zaunfelder zwischen die Betonpfosten geklebt und der so umzäunte Garten endlich urbar gemacht werden.

Matthias Quente



Foto: Quente

Gut und günstig: Der Zaunpfosten aus einem Streichholz.

A WIE AUTOTRANSPORT

Im modernen Autotransport rollt das teure Ladegut oft im Verborgenen. Geschlossene Auto-Ganzzüge sind charakteristisch für die heutige Güterbahn.

Unsichtbare Werte

Hochpreisige Karossen, wie sie die Automobilindustrie heute herstellt, bedürfen zunehmend des Schutzes vor den Unbilden des Eisenbahnbetriebs. Nicht nur Hersteller wie Audi, Mercedes oder Porsche stellen spezielle Anforderungen an die Logistik. Grundsätzlich fordert die Automobilbranche heutzutage Höchstleistungen, wenn es um Teile der Zulieferer, halbfertige Fahrzeuge oder das Endprodukt geht.

Geschlossene Transporte nehmen dabei einen immer höheren Anteil ein. Wegen der Fabrik- und Auslieferungsstandorte, die über ganz Europa verteilt sind, fahren die Züge mehrfach kreuz und quer, bis die fertigen Autos schließlich am Ziel der Reise angekommen sind. Neben den Autotransportwagen von DB Schenker sind deshalb Wagentypen vieler anderer europäischer Bahnverwaltungen und Privatunternehmen in den Autozügen zu sehen. Bei allen solchen Transporten steht das Just-in-Time-Prinzip an vorderster Stelle und wird von den Bahnkunden strikt eingefordert. Verzögerungen im Betriebsablauf müssen deshalb durch ausgefeilte Logistik und Reservepläne so gut wie ausgeschlossen sein.

Autotransport ist vielfältig

Welche Wagentypen kommen nun als geschlossene Autotransporter zum Einsatz? DB Schenker bietet eine vierteilige Wagenkombination für die doppelstöckige Verladung an. Diese verkehrsrot lackierte Gattung Hcceerrs 330 wurde vor allem für die Transporte der Daimler-Crysler AG zwischen Sindelfingen und Bremerhaven beschafft. Ein Modell der attraktiven Wagen, die meist als Ganzzüge mit sieben bis zehn Wageneinheiten unterwegs sind, fehlt bislang.

Auch von den gelb-grünen ARS-Altmann-Einheiten (siehe Bild unten) sind, obwohl sehr häufig auf deutschen Schienen unterwegs, keine Modelle verfügbar.

Für die Modellbahner umgesetzt wurden hingegen einige schöne Wagentypen ausländischer Bahnverwaltungen: Schon



Foto: Erik Körschenhausen

Im modernen Hauptstrecken-Güterverkehr allgegenwärtig sind die ARS-Züge, hier mit ÖBB-1144 216 am 13.9.2008 bei Elze. Nicht jedoch im Modell.


Foto: Hannes Ortlieb


Foto: André Schachtschabel

Multi-Purpose-Wagen vom Typ Laaeilprss 940 der SJ verkehren unter anderem zwischen den Volvo-Werken in Schweden und dem belgischen Gent durch Deutschland. Bei der Entladung am 04.6.2011 in Gent wird deutlich, dass wichtige LKW-Bestandteile verborgen waren.


Foto: Rainer Albrecht

Diesen und ähnliche Wagentypen bietet der dänische Hersteller Hobbytrade in mehreren Varianten als H0-Modelle an. Der AutoLink-Laaeilprs 061 zeichnet sich durch glatte, längsgenutete Wände aus.

vor einigen Jahren erschienen die zweiteiligen Doppelstockeinheiten der CRL (Car Rail Logostics), die bei der ungarisch-österreichischen Raaberbahn (GySEV) eingestellt sind. Die Wagen mit den bunten Dächern (siehe Bilder unten) brachten Roco in H0 und Fleischmann in N heraus. Derzeit sind in beiden Baugrößen noch die Varianten mit nur an den Enden bunt eingefärbten Dächern in zwei Versionen der CRL-Beschriftung erhältlich.

Zwei Modellypen erhältlich

Der zweite Modelltyp betrifft Vorbilder aus Nordeuropa: Der dänische Hersteller Hobbytrade, bekannt durch die Zusammenarbeit mit Ade, stellt so genannte Multi-Purpose-Wagen in vier Unterbauarten und jeweils einigen Bedruckungsvarianten im H0-Maßstab her. Die Bauart Laaeilprss 940 der SJ mit vertikalen Streben ist bekannt durch die Volvo-Ganzzüge (siehe Bild oben). Die blau-rote Farbgebung der Modelle ist in der Realität oft nur noch andeutungsweise zu entdecken. Hobbytrade liefert deshalb einige Modelle auch gealtert, wahlweise gewaschen oder ungewaschen.

Die Bauart Laaeilprs 061/081 der SJ zeichnet sich durch Längsnuten im Aufbau aus und ist unter anderen in der AutoLink-Beschriftung (siehe Bild Mitte) erhältlich.

Zusätzlich wurde eine Reihe von Varianten der Bauart Laaeilprs 972/983 in der bekannten Nordwaggon-Beschriftung hergestellt. Diese beliebte, weil beim Vorbild lange Zeit penibel sauber gehaltene Version der Autotransporter ist demgemäß beim Hersteller in drei von vier Versionen schon ausverkauft. Alle genannten Hobbytrade-Modelle zeichnen sich durch sehr feine Detaillierung und saubere Lackierung aus.

Fazit: Trotz interessanter und bunter Vorbilder ist die Modellauswahl überschaubar. Marktlücken sind vorhanden.

Eine kleine Marktübersicht zum Thema Autotransport im Modell können Sie mit dem QR-Code abrufen. *A. Bauer-Portner*

»Auf Ihrem Smartphone«
Scannen Sie diesen QR-Code und schauen Sie sich die Übersichtstabelle an.
Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR




Foto: André Schachtschabel

„We move cars with care" wirbt Car Rail Logistics. Die Wagen der Gattung Hccrrss der GySEV sind international im Einsatz, hier am 6.5.2006 in Roosendaal (NL).


Foto: Bauer-Portner

Die entsprechenden Modelle gab es von Roco in H0 sowie von Fleischmann in N, hier in einem Zug der N-Bahn-Freunde Allgäu.



Dem H0-Modell des VT 70.9 stellte die Firma Tillig als Neukonstruktion den Beiwagen VB 140 zur Seite und zeigt korrekt Flagge für die Bundesbahn.

Sauber beschriftet und akkurat detailliert, weiß die Garnitur auch bei der Fahrprobe durchaus zu gefallen.

Holledauer Abschiedstour



Fotos: Rainer Albrecht

Das 2008 entwickelte VT-Modell macht in der neuen DB-Version auch im Detail eine gute Figur.

Sicher, der Motorwagen ist im Gegensatz zum Beiwagen keine Neukonstruktion, aber im Set (Art.-Nr. 74192) gelingt ein respektabler Auftritt. Und die Geräuschkulisse des VT weiß auch ganz ohne Soundbaustein zu überzeugen.

Nicht minder erfreulich: Die Sebnitzer haben berücksichtigt, dass zum vorbildgerechten Betrieb das Umsetzen des VT 70.9 gehört. Dank Stromabnahme über beide Achsen des Beiwagens mit Postabteil funktionieren auch danach dessen Innenbeleuchtung und Zweilichtschlusssignal.

Den guten Gesamteindruck unterstreichen die ordentlichen Fahrwerte, die recht maßstäbliche Umsetzung, die saubere Lackierung und Bedruckung sowie die, so weit noch überprüfbar, korrekten Anschriften. Sie geben den Vorbildzustand des VT 70 948 und des VB 140 252 in ihrer letzten Einsatzphase auf der Holledauer Bahn 1958/59 wieder.

Leichte Abzüge in der B-Note verursachen simple Inneneinrichtung, und nicht abzustellendes VT-Schlusssignal.

Karlheinz Haucke

AUF EINEN BLICK

PRO *Gesamteindruck; Analog-Fahrwerte (min. 7,39 km/h bei 3 V, max. 106 km/h bei 12 V); Bedruckung; Lackierung*

KONTRA *Inneneinrichtung; VT-Schlusssignal*

PREIS *Zirka 210 Euro*

URTEILE ■■■■

Der 628-Triebzug von Kres ist ein vergleichsweise neues Modell (siehe MEB 2/2012), das kaum einen Wunsch offen lässt. Während wir im Februarheft den verkehrsroten DB AG-Sprössling probefuhren, haben wir nun das mintgrüne Digital-Pendant auf den Testkreis geschickt. Die Entwickler bei Kres haben sich noch einiges Neues einfallen lassen. Wo andere mit einer Vielzahl von Soundeffekten ködern, versucht der Kres-628 visuell zu überzeugen. Zwölf verschiedene Lichtfunktionen sind im Decoder programmiert. Darunter das zeitlich versetzte Aufflackern der Leuchtstoffröhren beim Einschalten der Innenbeleuchtung. Wenn der Triebzug anfährt, erlischt automatisch die Führerstandsbeleuchtung, während gleichzeitig das Licht im Fahrgastraum vom abgedimmten Stillstandsbetrieb in den hellen Fahrmodus wechselt. Ganz wie in der Realität.

Also: Vorhang zu und 628-Licht an.

Stefan Alkofer



Der bei Kres entwickelte Decoder kann noch mehr als die werkseitig programmierten Funktionen.

Kres bietet einen digitalen 628-Triebwagen mit High-End-Beleuchtung.

TT-Feuerwerk

AUF EINEN BLICK

PRO *Sehr gutes Modell; ausgewogene Fahreigenschaften; interessante Lichtfunktionen; geringer Aufpreis für Digitalmodell*

KONTRA -

PREIS *289 Euro (UVP)*

URTEILE ■■■■■



Fotos: Bauer-Portner

Die Fachwelt bestaunt den Dreck, der Laie rechts wundert sich ob der identischen Loknummern.

Dieselabgase und sonstiger Bahnschmutz lagern sich zwangsläufig auf dem Lokdach ab. Airbrush-Behandlung macht´s möglich.

AUF EINEN BLICK

PRO *Sehr realistisches Aussehen durch mehrfarbige Alterung*

KONTRA *Wegen älterer Modellkonstruktion kleine Abstriche in der Detaillierung und den Fahreigenschaften*

PREIS *229,00 (UVP)*

URTEILE

Viele Modellbahner wagen sich nicht an die Alterung ihrer wertvollen Fahrzeugmodelle heran. Fleischmann überwindet die Hemmschwelle.

Nicht ganz sauber

Aus eigener Erfahrung kenne ich das Problem: Wohl weiß man, dass eine gewisse Alterung jedem Modell gut stünde. Während man sich an Modellhäuser schon einmal mit Schmutzfarbe herantraut, bleiben die teuren Fahrzeugmodelle doch lieber fabrikneu. Allenfalls Güterwagenmodelle finden den Weg in die Alterungswerkstatt.

Fleischmann hat sich an das bewährte H0-Modell der Baureihe 218 herangewagt. Als Vorbild ausgewählt wurde die schöne 218 105 der Westfrankenbahn in TEE-Farben. Spezialisten sorgen für die realistische Alterung im Airbrush-Verfahren. Fünf Farbtöne werden aufgetragen und anschließend mit Mattlack versiegelt. Das fein abgestufte Ergebnis kann sich wirklich sehen lassen und macht Appetit auf mehr solche Modelle. Gerade bei Dieselloks geht es eben nicht ohne Schmutz ab, sei es auf dem Dach oder im Fahrwerksbereich. Auch das Gehäuse ist dezent in den Alterungsprozess einbezogen. Das Modell muss vorbestellt werden. Informationen dazu unter www.fleischmann.de. *A. Bauer-Portner*



Fotos: Rainer Albrecht

Für alle niederländischen Modellbahnfreunde ein Muss: Rocos neuer Hondekop in H0.

AUF EINEN BLICK

PRO *Gesamteindruck; Sound; Fahreigenschaften; Längenmaßstäblichkeit*

KONTRA *Zu tief sitzende Fenstergläser; Fenstergummis*

PREIS *339 Euro (UVP)*

URTEILE

Der Plan-V, der Standard-Nahverkehrszug der Niederländischen Staatsbahn, kommt im Maßstab 1:87 von Roco.

Hondekop Mat´64

Die NS-Triebwagen der Reihe Mat´64 sind elektrische Triebzüge, die von Werkspoor und später von Düwag und der Waggonfabrik Talbot zwischen 1961 und 1976 gebaut wurden. Sie verkehren nach wie vor im Regelbetrieb bei den Niederländischen Eisenbahnen (NS). Das Roco-Modell ist eine komplette Neukonstruktion. Es ist das erste weitestgehend maßstäbliche Modell am Markt. Feine Metallgriffstangen und geätzte Scheibenwischer werten das Fahrzeug auf. Leider sitzen die Fensterscheiben vor allem an der Front viel zu tief, so dass zwischen den schwarzen Gummiumrandungen die gelbe Wagenkastenfarbe zu sehen ist. Die Fahreigenschaften des Modells sind auch dank der Schwungmasse sehr gut, obwohl nur ein Drehgestell angetrieben ist. Zwei Lautsprecher sorgen für einen satten Sound des NS-Triebzuges. *Korbinian Fleischer*



Die detaillierte Inneneinrichtung mit Armlehnen an den Sitzen ist auch von außen sichtbar.

Fotos (3): Rainer Albrecht



Die DR ließ im Raw Halberstadt solche Bmh-Reisezugwagen bauen. Zwölf Wagen liefen einige Jahre in der Städteexpress-Lackierung (links).

Mit den Halberstädter Wagen der Deutschen Reichsbahn, die als ABy und By noch immer im Einsatz stehen, liefert Brawa eine der wichtigsten H0-Neuerscheinungen des Jahres.

Wagen des täglichen Bedarfs

Brawa trägt der einst weiten Verbreitung der Halberstädter mit insgesamt 26 Modellvarianten der DR, DB AG, GYSEV und MÁV Rechnung. Die Modelle bieten für 44,90 Euro (UVP) eine vergleichsweise hohe Qualität und einen großen Detailreichtum mit vielen angesetzten Kleinteilen wie Griffstangen, Tritten und Leitungen. Allerdings sitzen die Fenster etwas zu tief im Wagenkasten, was besonders bei den mintgrünen Varianten auffällt. Auch sind die breiteren Fensterrahmen der DB AG-Varianten identisch mit der ursprünglichen Ausführung und nicht in Form sowie Farbe abweichend wie beim Vorbild. Der Konstruktionsaufwand wäre dafür deutlich größer gewesen und die Modelle letztlich teurer. Die markante Gestaltung der Stirnseiten mit den geänderten Aussparungen und höher liegenden Schlusslichtern hat Brawa jedoch gut umgesetzt. Dort ist nur der Spalt des aufgesetzten Wagendaches etwas auffällig. Die Bedruckung ist beinahe makellos, die Anschriften sind bestens zu lesen. Die Kunstledersitze des Bmh-Raucherabteils waren jedoch braun und nicht grün. Die deutschen Wagen der zweiten Klasse sind mit mehreren Betriebsnummern erhältlich. *Olaf Haensch*



Im Sprachgebrauch häufig als y-Wagen bezeichnet werden die immer noch eingesetzten ABy und By.

AUF EINEN BLICK

PRO *Variantenvielfalt; guter Gesamteindruck; hohe Detaillierung; saubere Lackierung und lupenreine Bedruckung*

KONTRA *Fenster etwas zu tief; Fensterrahmen zu schmal (y); Sitzfarbe teilweise falsch (Bmh);*

PREIS *44,90 Euro (UVP)*

URTEILE

Brawa-Neuheit: Der Steuerwagen Bybdzf 482.1 im Maßstab 1:160.

Wittenberger in Rot

Die im MEB 8/2012 vorgestellten Halberstädter Mitteleinstiegswagen gibt es auch als modernisierte Nahverkehrswagen der DB AG in Verkehrsrot und Mintgrün. Dazu passend ist das Steuerwagenmodell mit Wittenberger Kopf erhältlich. Es ist ebenso fein ausgeführt wie die übrigen Wagen, jedoch fiel beim Testmuster eine schlecht passende Frontschürze auf. Das Modell ist mit Innenbeleuchtung und an der Kopfseite mit fahrtrichtungsabhängigem Spitzen- und Zugschlusslicht ausgestattet. Die Detaillierung ist mit den beiliegenden, mit ruhiger Hand anzubringenden Zurüst- und Tauschteilen noch zu steigern. *O. Haensch*

AUF EINEN BLICK

PRO *Hohe Detaillierung und saubere Bedruckung; Beleuchtung; einige Zurüstteile*

KONTRA *Schürze mit großem Spaltmaß; Kuppelabstand; Preis*

PREIS *64,90 Euro (UVP)*

URTEILE



Am neuen N-Steuerwagen sind zahlreiche feine Bedruckungsdetails zu entdecken, selbst an den Scheiben.



Mit maßstäblichen Proportionen und schöner Farbgebung können die Neukonstruktionen überzeugen.

Für seine ersten Reisezugwagenmodelle in N hat sich Liliput besondere Vorbilder gewählt: Die Karwendel-Wagen.

Auf ins Gebirg'!

Für den immer stärker werdenden Ausflugsverkehr auf der Strecke München – Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald bestellte die Gruppenverwaltung Bayern der DRG im Jahr 1928 insgesamt 13 Reisezugwagen in einer Sonderbauart. Die Wagen zeichneten sich durch Leichtbau, breitere Fenster und eine auffallende Farbgebung in Hellblau/Dunkelblau aus. Einige Exemplare dieser Einzelgänger liefen bis in die 70er-Jahre in Eil- und Nahverkehrszügen im Münchner Raum.

Die neuen Liliput-Modelle bestechen durch maßstäbliche Proportionen und sehr schöne Detaillierung. Farbgebung und Bedruckung sind überzeugend, beispielsweise sind auch die maßstäblich winzigen Raucher/Nichtraucher-Schilder der grünen Modelle einwandfrei lesbar. Die Versionen der Epochen II und IV laufen richtigerweise auf unterschiedlichen Drehgestellen. An jenen der Bauart Görlitz-III sind die Trittstufen angesteckt und ragen relativ weit nach außen. Die fein lackierten Fensterrahmen sind für die Epoche-IV-Version unpassend. Dennoch kann man sich über die Modelle dieser neuen Wagengattung für den N-Maßstab freuen. *abp*



Fotos: Bauer-Portner

Die Bedruckung der Epoche-II-Versionen ist aufwendig und trotzdem sehr gut gelungen.

AUF EINEN BLICK

PRO *Maßstäblich und gut detailliert; einige eingesetzte Teile; sehr sauber bedruckt*

KONTRA *Kleine Detailfehler; angesteckte Trittstufen*

PREIS *41,50 - 43,50 Euro (UVP)*

URTEILE

Mit dem BMW 2500 in H0 würdigt Brekina einen Meilenstein der BMW-Geschichte.

Oberklasse-Athlet



Ein gut erhaltenes Vorbild erzielt heute satte Preise, das Brekina-Modell dürfte für alle Fans erschwinglich sein.

Der 2500 (Modell E 3) stellte 1968 die Rückkehr der Bayerischen Motorenwerke in das Segment der Oberklassen-Limousinen dar. Das Brekina-Modell überzeugt mit einer guten Formwiedergabe und einer eindrucksvollen Detailverliebtheit. Die markanten Doppelscheinwerfer, die BMW-Niere und alle verchromten Teile sind exzellent wiedergegeben. Auch die Inneneinrichtung gefällt. Sie ist nur farblich etwas monoton ausgefallen. *Stefan Alkofer*

AUF EINEN BLICK

PRO *Gute Formwiedergabe; hochdetailliert; zahlreiche Chromteile; Felgen; Lichter*

KONTRA *Einfarbiger Innenraum*

PREIS *14,90 Euro*

URTEILE

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar

Busch liefert den ZT 323 in H0.

Ministerratsbeschluss

Nach dem großen Erfolg des ZT 300 wurde zur Steigerung der landwirtschaftlichen Produktion in der DDR und auf höchste Weisung hin der ZT 323 in vielen Ausführungen gebaut. Alle Details des neuen Modells von Busch, das in mehreren Varianten aufgelegt wird, sind sehr fein nachempfunden und sehr gut ins Modell umgesetzt worden. Authentische Farbgebung und sehr realistisch wirkende Trennkannten führen zu Bestnoten. *Rainer Albrecht*

AUF EINEN BLICK

PRO *Sehr feine Details; saubere, feine Gravuren und sehr saubere Farbtrennkannten*

KONTRA *Fehlende Lenkfunktion an Vorderachse*

PREIS *19,99 Euro (UVP)*

URTEILE



Fotos (2): Rainer Albrecht

Busch ermöglicht Zuwachs für die LPG in zwei Varianten.

MB Actros mit Atemschutzabrollcontainer und Feuerwehrhalle von Kibri in H0.

ABC-Übung

Wechselladerfahrzeuge dienen den Feuerwehren zum flexiblen Einsatz von Spezialgeräten und -Ausrüstungen. Für den Modellhersteller bieten sie Möglichkeiten für zahlreiche Varianten.

Während der Gebäude-Bausatz dank überwiegender Stecktechnik in Nullkommanichts zusammengesetzt ist, benötigt man für das Fahrzeug etwas mehr Fingerfertigkeit und Ausdauer. Probleme beim Zusammenkleben der vorgefärbten Bauteile entstehen bei genauer Beachtung der Bauanleitung aber nicht. Schön ist die funktionierende Hubmechanik. *abp*



Foto: Bauer-Portner

Die kleine Fahrzeughalle ist für die Neubeschaffung gedacht.

AUF EINEN BLICK

PRO *Passgenauigkeit, gute Detaillierung und Farbgebung*

KONTRA *Alterung notwendig; Preise*

PREIS *Fahrzeugbausatz: 20,95 Euro; Halle: 18,50 Euro (UVP)*

URTEILE



BLITZ-LICHT



▶Herpa: Moskwitsch 403 in H0

Zwischen 1962 und 1965 wurde im Werk „Leninscher Komsomol" der Moskwitsch 403 gefertigt. Basierend auf Opel-Konstruktionen war es ein gelungenes Modell und für zirka 17000 Mark auch in der DDR sehr begehrt. Herpa hat den Moskwitsch mit einer neuen Form sehr gut ins Modell umgesetzt, so dass die Proportionen des Vorbilds gut erkennbar sind. Filigran sind auch Beschriftung und die Zierleisten, welche auch beim Vorbild sehr charakteristisch waren. So sauber wie im Modell Farbtrennung und Konturen sind, waren sie beim Vorbild jedoch nur im Neuzustand. *R. Albrecht*

AUF EINEN BLICK

PRO *Sehr feine Gravuren; saubere Bedruckung.*

KONTRA *Fehlende Lenkfunktion an Vorderachse*

PREIS *9,00 Euro*

URTEILE

Noch bietet einen neuen H0-Güterschuppen.

Güter für Tannau

Der neue, zum Bahnhof Tannau passende Güterschuppen ist mit geringem Aufwand zusammenzubauen. Nach dem Zusammenklappen der Wände sind Mauer- und Fachwerk aufzukleben. Die wenigen weiteren Lasercut-Bausatzteile sind schnell montiert. Für die Befestigung der Regenrinnen aus dem Kunststoff-Spritzling müssen kleine Löcher gebohrt werden.

Durch die schon aufgebrachte Alterung wirken die Ziegelflächen ein wenig dunkel. *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO *Einfache Montage; maßstäbliches Modell; bereits farblich behandelte Teile*

KONTRA *Etwas dunkle Alterung; Anpassungsarbeit für die Regenrinnen; Preis*

PREIS *39,99 Euro (UVP)*

URTEILE

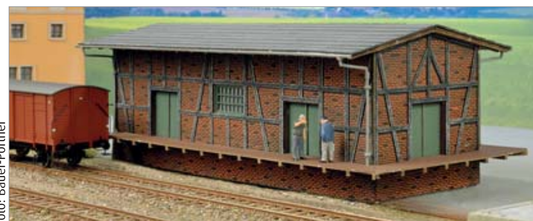


Foto: Bauer-Portner

Maßstäblich und in realistischer Farbgebung zeigt sich das Modell.

Ein neues Dampflokmodell von Brawa verspricht in aller Regel Genüsse für die Augen
Wird noch dazu ein formschönes Vorbild der bayerischen Staatsbahn gewählt, kann

Vier Zylinder für



Die Gattung P 3/5 H zählt zu den wenigen bayerischen Baureihen, die auch zu Bundesbahnzeiten noch im Betriebsdienst zu bewundern waren. Als Heißdampf-Nachfolgebauart zur Nassdampf-P 3/5 N erschien sie im Jahr 1921 auf den Schienen. Nach dem Ersten Weltkrieg linderte die bayerische Staatsbahn den akuten Mangel an leistungsfähigen Maschinen mit einer Bestellung von gleich 80 Stück. Die Lokomotivfabrik J. A. Maffei lieferte alle Maschinen von Mai bis Dezember 1921 aus.

Obwohl als Personenzuglok eingestuft, wurde die neue Baureihe gleich im Schnellzugdienst verwendet. Auf der Strecke München – Salzburg zog sie unter anderen den Orient-express. Erst mit Erscheinen der Einheitsloks der Reichsbahn gelangten die inzwischen als Baureihe 38.4 bezeichneten Loks in den Eil- und Personenzugdienst. Der Einsatz verlagerte sich in den 30er-Jahren vom Münchener Raum in die Direktionsbezirke Augsburg und Regensburg. Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieben noch 30 Maschinen im Unterhaltungsbestand. Außer in den bayerisch-schwäbischen Bw waren

Weitgehend fertig zugerüstet zeigt sich die typisch bayerische Lokfront. Es fehlen noch die verlängerten Aufstiege vor den Zylindern.

und, dank Soundausstattung, auch für die Ohren.
eigentlich nichts schief gehen. Wir werden sehen.

den P-Zug



Eng ging es beim Vorbild wegen des Antriebs auf die erste Kuppelachse im Bereich der Steuerung zu.

die letzten Loks in Plattling stationiert. Als letzte Lok wurde 38 432 am 15. Mai 1955 ausgemustert. Nach der Verschrottung der letzten Heizlok blieb auch von dieser Baureihe nichts übrig, fast nichts.

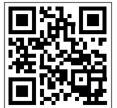
Der gelungenen bayerischen Bauart wurde ein H0-Denkmal gesetzt

Zumindest im H0-Maßstab leben die Maschinen weiter, in Form der heute nicht mehr hergestellten Trix-Modelle und als brandneues Modell von Brawa.

Die neueste Kreation aus Remshalden strahlt bayerische Schönheit auf den ersten Blick aus: Mattglänzend in Schwarz und Rot, fein messingfarben beschriftet. Natürlich erfreuen den Modellbahner an einem Modell dieser Preisklasse zahllose schöne Details. Kaum eine Feinheit, die im Vergleich zu Vorbildaufnahmen fehlen würde oder unrichtig dargestellt wäre. Bei den angesetzten Teilen fällt auf, dass alle Kesselarmaturen, der Vorwärmer und die Bremszylinder vollständig mit den zugehörigen Leitungen angeschlossen sind. Fast nichts endet im Leeren, zwei Sandfallrohre vielleicht ausgenommen. Die Nachbildungen der Petroleumlaternen sind formschön, allerdings mit unterschiedlichen Leuchtmitteln ausgestattet: Am Tender leuchten sie mit warmweißen LED, vorne weniger schön mit solchen in Reinweiß.

Am Fahrwerk fallen an allen Lokradsätzen die Isolierbuchsen negativ ins Auge. Knapp einen Millimeter dick sind die Kunststoffteile, die sich durch einen anderen Rotton und unschöne Ausfransungen auszeichnen. Das schmälert den

»Auf Ihrem Smartphone«
Scannen Sie diesen QR-Code und schauen Sie sich einen kurzen Film vom fahrenden Modell an. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR





Die bayerische Personenzuglok ist mit den württembergischen Wagen wohl im Schwäbischen unterwegs.



Fotos: Rainer Albrecht

Auch den Tender zieren die bayrischen Petroleumlaternen, feine Federpuffer und Aufstiegsleitern.

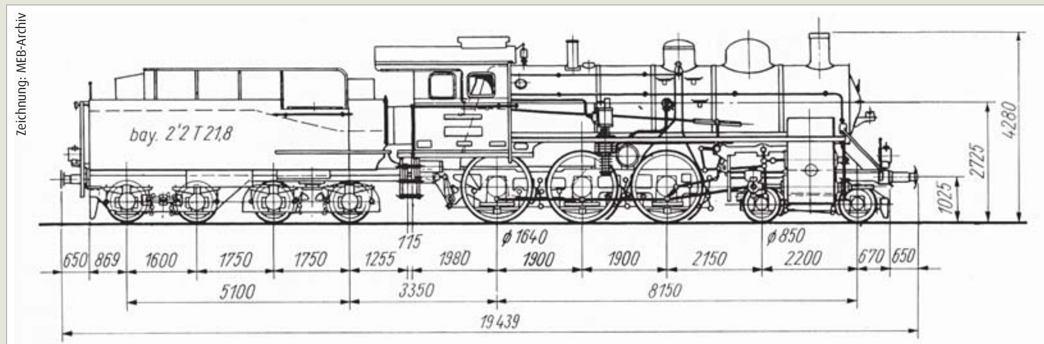
positiven Fahrwerkseindruck ebenso wie das teilweise in Kunststoff ausgeführte Gestänge. Von den metallenen Kuppelstangen war eine verbogen. Dies sowie einige Klebstoffreste sind hoffentlich nur für die ersten Vorausexemplare des Modells typisch. Soll das schon feinstdetaillierte Modell weiter zugerüstet werden, erwarten den Käufer einige Hürden. Mit Ausnahme der Teile für die Pufferträger fehlen in der ansonsten ausführlichen Betriebsanleitung nähere Hinweise zur korrekten Befestigung. Zudem erschweren entweder zu große oder zu kleine Bohrungen die Montage. Die Zurüstteile für das Innentriebwerk sind nur nach Kappen der zugehörigen Treibstangen oder gleich mit Neuanfertigung des ganzen Treibradsatzes zu verwenden. Beides ist aufwendig und daher nicht zu empfehlen.

MESS- UND DATENBLATT

Modell Eisen Bahner

Baureihe 38.4 (bay. P 3/5 H) in H0 von Brawa

Zeichnung: MEB-Archiv



 STECKBRIEF

Hersteller: Brawa
Bezeichnung: 38 401 der DRG
Nenngröße/Spur: H0
Konstruktionsjahr: 2012
Epoche: II
Katalognummer: 40660
Andere Ausführungen:
40658: Gleichstrom
40659: Wechselstrom
40661: Wechselstrom Sound
Gehäuse: Metall, Kunststoff
Fahrgestell: Metall
Gewicht: 325 g
Kupplung: Kurzkupplungskinematik am Tender, beidseitig Kupplungsaufnahme nach NEM, Lok-Tender-Kurzkupplung.
Preis: 539,90 Euro (UVP)

 ELEKTRIK

Stromabnahme: Ein Lokradsatz (gefedert) und zwei Tenderradsätze im Drehgestell
Motor: Fünfpolig, schräggenutet im Kessel
Beleuchtung: Zweilicht-Spitzensignal (LED) an Lok und Tender

 MECHANIK

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf dritten Kuppelradsatz, zwei Kuppelradsätze über Kuppelstangen mitgenommen
Schwungmassen: Zwei
Haftreifen: Zwei

 SERVICE

Gehäusedemontage: Lokgehäuse und Tendergehäuse nach Lösen von mehreren Schraubverbindungen abnehmbar
Innenteile: 21-polige Schnittstelle, Platine und Lautsprecher nach Abnahme des Tendergehäuses zugänglich
Bedienungsanleitung: Sehr ausführlich mit Ersatzteilliste und Decoderfunktionen

Fst. = Fahrstufe digital
V_0 = umgerechnete Geschwindigkeit
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
* Getestet mit ESU ECoS
** Ohne Schornsteinaufsatz

Fahrwerte ohne Last	Fst.	V_0 (km/h)	S_0 (cm)
v_{min} *	1	0,3	-
v_{max} Vorbild *	27	90	10
v_{max} *	28	94	10

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	19439	223,4	226
Radstand Lok	8150	93,7	93,8
Radstand Tender	5100	58,6	58,6
Durchmesser Treibräder	1640	18,9	18,7
Höhe über SO	4280	49,2	49,6**
Puffermitte über SO	1025	11,8	12,1

Tadellos sind hingegen die Fahreigenschaften. Das Modell glänzt mit äußerst angenehmen Kriech- und Höchstgeschwindigkeitswerten und läuft nahezu lautlos und taumelfrei. Auch die Soundfunktionen machen richtig Spaß. Am besten hat mir das Stangenklappern bei zurückgedrehtem Regler gefallen. Man hört, dass diese Lok nach anstrengenden Einsätzen ein Nachjustieren der Lager wirklich nötig hat. Etwas irritierend ist der Klang des Turbogenerators nach Einschalten des Lichts, leider auch bei abgestellten Soundfunktionen. Die Petroleumlaternen kämen auch ohne Strom aus und funktionieren geräuschlos.

Fazit: Nur bei der Zurüstung, die eher für den Vitrineneinsatz gedacht ist, zeigt das Brawa-Modell einige Schwächen. Für den Anlageneinsatz stellt bereits die aus der Packung genommene Lok eine wunderschöne Bereicherung dar.

Andreas Bauer-Portner



Die Verteilung von Antrieb und Elektronik gewährleistet beste Fahr- und Soundeigenschaften.



Den Zeitgeist der 1950er-Jahre brachte einst der „Senator" auf die Gleise. Das Märklin-Modell darf die Eleganz nun auch zu Hause verbreiten.

„Senator" 2

Mit neuer Farbgebung und geänderten Führerständen kehrt der prestigeträchtige Tagesreisezug der Bundesbahn in H0 auf die Märklin-Gleise zurück.

Mit dem VT 10 501 in der Ursprungsausführung hatte Märklin vor vier Jahren bereits ein „Insider-Modell" des Schienenexoten vorgestellt. Als Einmalserie ist der Gliederzug nun in einer zweiten Lackierungs- und Bedruckungsvariante erhältlich. Dazu hat der Göppinger Hersteller auch die Fenster der Führerstände vorbildgerecht abgeändert, denn das Original erlebte 1954 ebenfalls deren Umbau (siehe Seite 32fs). Doch nicht nur die Fenster waren damals modifiziert worden, auch wurden seitlich andere Wartungsklappen angesetzt und weitere Lüftungsschlitze an den Stirnseiten geschaffen. Märklin hat jedoch keine neuen Formen verwendet, so dass jene Modelldetails der Ursprungsausführung entsprechen.

Die sauber ausgeführten Trennkanten zwischen Seitenwänden und Dach profitieren von dem umlaufenden anthrazitfarbenen Streifen der neuen Lackierungsvariante, denn sie fallen durch die dunkle Farbe noch weniger auf als beim Modell von 2008. Als störend werden die säulengleichen Verschraubungen der Wagenkastensegmente im Innenraum empfunden, liegen sie doch zumeist ungünstig direkt hinter den Fensterscheiben. Die Bedruckung ist sehr präzise ausgeführt, lediglich ein kaum wahrnehmbarer Fehler oberhalb der DB-Logos war am Testmuster zu finden.

Die technische Ausführung ist weitgehend unverändert geblieben. Jedoch verwendet Märklin seit einiger Zeit Gleichstrommotoren anstatt eines Softdrive-Sinus-Antriebs, so auch im neuen „Senator". Anders als das nur sporadisch einsetzbare Vorbild zieht der Modellzug zuverlässig über die H0-Gleise. Die guten Fahreigenschaften des 1284 Gramm schweren Vierteilers bestätigen unser positives früheres Testurteil im MEB 8/2008. Negativ fällt der eher an einen Schienenbus erinnernde Digitalsound auf. Auch die übrigen Geräusche passen kaum zur Technik und Einsatzzeit des Vorbilds. Der Preis ist mit 599,95 Euro (UVP) für die vierteilige Einheit gegenüber 2008 gleich. Auch für die neue Variante ist ein Ergänzungsset mit drei Zwischenwagen erhältlich. Es kostet 199,95 Euro (UVP). *Olaf Haensch*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Märklin
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 39101
- v_{max} **Vorbild:** 120 km/h
- v_{max} **bei FS 12:** 171 km/h
- v_{max} **NEM:** 168 km/h
- v_{min} **1,9 Volt:** 5 km/h
- **Stromabnahme:** Über jeweils führenden Mittelschleifer sowie alle Achsen
- **Antrieb:** Über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf beide Achsen eines Drehgestells
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall
- **Haftreifen:** Vier
- **Gesamtgewicht:** 1284 Gramm



Fotos: Rainer Albrecht

Neue Führerstandsfenster und die dynamische Farbgebung zeichnen die neue Variante aus.

Eine große Lücke im Modellangebot für die Spur N hat Piko mit der Baureihe 624 geschlossen.

Schön schlicht

Lange Zeit stand der universell einsetzbare Triebwagen der DB auf der Wunschliste vieler N-Bahner. In der von Piko nachgebildeten Epoche-IV-Version war das Vorbild von den Bw Osnabrück und Braunschweig aus eingesetzt.

Das Modell macht insgesamt einen sehr guten Eindruck. Die Farbgebung mit sauberen Farbtrennkanten und Lampeneinfassungen ist sehr gut getroffen. Die Bedruckung ist in richtiger Größe vollständig, mehrfarbig und unter der Lupe fast vollständig lesbar aufgebracht. Allein die Bedruckung der Radscheiben als Nachbildung der Wellscheibenräder ist etwas gewöhnungsbedürftig. Sowohl die Fahrzeugdächer mit Sicken, Zugfunkantenne und Lüftern als auch die unterschiedlich ausgebildeten Antriebs- und Laufdrehgestelle sind sauber graviert. Als schönes Detail fallen die Zylinderdeckel der Antriebsmotoren auf.

Die gut wirkende LED-Beleuchtung wechselt mit der Fahrtrichtung von Weiß auf Rot. Auch die durchgehende und flackerfreie Innenbeleuchtung mit LED kann mit ansprechendem Farbton überzeugen und leuchtet bereits vor dem Anfahren.

Die dazu notwendige Spannung ist allerdings relativ hoch, auch die Anfahrgeschwindigkeit wünschte man sich deutlich niedriger. Die Höchstgeschwindigkeit des Modells liegt leider noch über dem von der NEM zugestandenen Wert. Der Auslauf ist mit vier Zentimetern nicht nennenswert, eine wirksame Schwungmasse ist bei dem gewählten Antriebskonzept mit dem unter der Inneneinrichtung unsichtbar eingebauten Motor auch nicht zu verwirklichen. Die einzelnen Wagen sind über stromführende, sechspolige Kurzkupplungen verbunden. Ein geschlossenes Zugbild ist so gewährleistet, in der Seitenansicht fallen die massiven Kupplungen jedoch etwas störend ins Auge. Die Plux-12-Schnittstelle ist in einer Bodenwanne gut zugänglich. Im nicht angetriebenen Endwagen ist der Einbau eines bereits als Herbstneuheit angekündigten Soundmoduls vorbereitet. *A. Bauer-Portner*

> Technisch und optisch eine überzeugende Sache



Die modernisierte Kopfform in der MAN-Bauform ohne Übergangstüren ist gut getroffen.



Beschriftung und Detaillierung der Aggregate am Fahrzeugboden sind ausgezeichnet.

Steckbrief

- **Hersteller:** Piko N
- **Bestellnummer:** 40260
- v_{max} Vorbild: 120 km/h
- v_{max} bei 12 Volt: 209 km/h
- v_{max} NEM: 192 km/h
- v_{min} bei 3,4 Volt: 23 km/h
- **Stromabnahme:** Über alle Achsen der beiden Endwagen
- **Antrieb:** Mittelmotor; über Kardanwellen auf vier Achsen eines Endwagens
- **Haftreifen:** Acht
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Gewicht:** 240 Gramm
- **Preis:** 229,99 Euro (UVP)

Fotos: Bauer-Portner



Nicht nur auf nordwestdeutschen Nebenbahnen war die Baureihe 624 anzutreffen, auch im Frankenland waren die Züge eine Zeit lang heimisch.

Eine neue Generation von Rangierlokomotiven ist nun auch als N-Modell erhältlich: Brawa liefert die Gravita aus dem Hause Voith.

BRAWITA

Die außergewöhnlich geformte Lokbaureihe Gravita aus dem Hause Voith feierte ihre Premiere auf der Berliner Schienenverkehrsmesse Innotrans im Jahr 2008. Danach ging alles vergleichsweise schnell und bis heute sind bereits rund 100 Gravitas gebaut und im Einsatz. Allein die DB AG bestellte 130 Stück, um ihre Rangierlok-Flotte zu verjüngen. Die Gravita-Reihe stellt eine Plattform dar, bei der sich die Kunden ihre Wunschlok vor allem hinsichtlich Leistung und Länderausstattung zusammenstellen können. Das Spektrum reicht von einer dreiachsigen Type (C) mit 500 kW bis zu vierachsigen Loks (BB) mit bis zu 1500 kW Motorleistung. Meistbestellter Typ ist bisher die Variante 10BB, mit zwei zweiachsigen Drehgestellen und einer installierten Leistung von 1000 kW.

Das neue Brawa-Modell der Gravita 10BB fährt bei einer Spannung von 2 Volt geschmeidig und für ein N-Modell angemessen langsam an. Bei einer Spannung von 12 Volt erreicht das Modell der 261 061, dessen Vorbild eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h besitzt, den sehr guten Wert von 118 km/h. Das mit der Fahrtrichtung wechselnde LED-Spitzensignal ist bereits bei wenigen Volt gut zu erkennen.

Richtig gute Arbeit lieferten Brawas Formenbauer ab. Die Lok überzeugt mit sehr guten Gehäusegravuren, die zahlreichen Klappen an den metallenen Vorbauten sind gut zu erkennen, auch die markanten Schrägen an den Stirnseiten der Vorbauten sind sehr vorbildnah wiedergegeben. Ebenso überzeugend sind der Führerstand und die Drehgestellblenden. Außerordentlich gut gefallen die seitlichen Handläufe, die maßstäblich fein sind und mit den seitlichen Verkleidungsblechen ein Ätzteil bilden. Leider sind die stirnseitigen Handläufe aus Kunststoff, vor allem im Vergleich zu den seitlichen, etwas zu massiv ausgefallen. Das verwinkelte Schutzgitter an den Lokfronten sei jedoch laut Brawa nicht zu vertretbaren Kosten als Metallätzteil herzustellen. Ein Plus hingegen ist das sauber nachgebildete runde Lüftergitter auf dem langen Vorbau.

261 061 trägt das vergleichsweise schlichte verkehrsrote Kleid von DB Schenker. Sehr gut ist die Bedruckung ausgefallen. Nicht nur, dass die meisten Anschriften unter der Lupe lesbar sind, vor allem die Scharniere an den seitlichen Klappen der Vorbauten und die Gummidichtungen zwischen den einzelnen Vorbauelementen werten das Modell sehr auf.

Stefan Alkofer



Die Gravita ist nach dem bewährten Konzept mit Mittelführerstand konstruiert, das auch dem 1:160-Lokführer des Brawa-Modells gute Sicht in beide Fahrtrichtungen bietet.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Brawa
- **Nenngröße:** N
- **Bestellnummer:** 62700
- **Stromabnahme:** Über alle Achsen
- **Antrieb:** Mittelmotor auf alle vier Achsen mittels Schnecke-Stirnradgetriebes
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall/Kunststoff
- **Haftreifen:** Zwei
- **Schnittstelle:** NEM 651
- **Preis:** 149 Euro (UVP)
- **Andere Ausführungen:** Digitalvariante mit Sound, sowie fünf Modelle anderer Bahngesellschaften (Voith, MRCE, u. a.)


Fotos: Bauer-Portner

Deutlich zu erkennen ist die unterschiedliche Dicke der Handläufe.

Foto: Alkofer

Zwei Alco-MLW DL-535E auf dem Modul „Shanty Town“ von Albert Mader; Die Loks sind Messingmodelle von Precision Scale Company (PSC), lackiert von Werner Lang.

Die Spurweite H0n3 erfreut sich bei vielen US-Modellbahnern immer größerer Beliebtheit. Die meisten bauen jedoch D&RGW- oder Waldbahn-Motive nach. Sammler der White Pass & Yukon Route sind Ausnahmen und haben‘s nicht leicht.

Wahre Liebe





Baldwin 2-8-2 #71 (1), die Alco-MLW DL-535E #103 (2), #106 in den Farben von Federal Industries (3) und die GE-Doppeleinheit (4) sind Messingmodelle von PSC, teils fremdlackiert.



Die obere Caboose ist ein Messingmodell von PSC, unten ein Eigenbau aus Echtholz.









Foto: Alkofer

Von 1954 bis 1966 erhielt die WP&YR elf „Shovelnoses“ genannte sechsachsige Dieselloks von GE. Die H0n3-Messingmodelle stammen von PSC.

Die Fangemeinde der White Pass & Yukon Route (WP&YR) in der Spurweite H0n3 ist überschaubar. Wer sich dafür interessiert, muss ein paar Gene eines Trüffelschweines besitzen.

„Bei mir hat es angefangen, als ich vor vielen Jahren ein Modell einer Alco bei Werner Meer (Organistor der legendären US-Convention in Adliswil) in seinem Laden sah“, so Dieter Stehli, ein hartnäckiger Liebhaber der White Pass im Modell. Damals waren die Loks eigentlich nur noch bei Börsen und selbst da nur schwer zu erhalten und eine im Raum stehende, zweite Serie des Herstellers der Messing-Modelle, Precision Scale Company (PSC), kam nie zustande. „Aber wenn eine solche Neuauflage im Gespräch ist, verkaufen einige ihre Modelle, in der Hoffnung, dass die zweite Serie einige Verbesserungen enthält“, so Stehli. Diese Gelegenheit nutzte der Schweizer und so kann er heute stolz seine eigenen acht Loks betrachten, genauso viele Alcos, wie die WP&YR beim Vorbild besitzt. Ein unlackiertes Messingmodell hat heutzutage einen Wert von 500 bis 600 US-$, lackierte Maschinen können auch 1000 US-$ kosten.

Bei den so genannten Shovelnoses, den markanten GE-Dieselloks von denen die WP&YR elf Stück besitzt, nennt Stehli sieben Maschinen sein Eigen und von der Baldwin-2-8-2-Dampflok besitzt Stehli drei Stück.

Ein Thema für hartnäckige Sammler und Modellbauer

Die meisten H0n3-Bahner bauen Anlagen nach Colorado-Motiven, wo die Züge der Denver & Rio Grande verkehren, oder sie bauen, dem aktuellen Trend folgend, Waldbahnanlagen. Die wunderbare WP&YR steht dabei stets ein wenig im Schatten, was sich beim Wagenmaterial noch deutlicher bemerkbar macht. Dort ist viel Eigeninitiative und -bau gefragt. Nahezu alle Wagen Stehlis sind Eigenbau, entstanden aus Bausätzen für Waggons anderer Bahnen, und mussten vorbildgerecht modifiizert werden. Der studierte Architekt verließ sich beim Selbstbau aber auf eine kluge Strategie: „Ich baue die Wagen immer so, als wollte ich mit ihnen Geld verdienen. So schaffe ich einen rationelleren Entstehungsprozess. Ich fertige mir viele Lehren und Arbeitshilfen an, die es mir erleichtern, auch größere Stückzahlen zu realisieren.“

Die große WP&YR-Anlage soll demnächst auch entstehen, bisher müssen die PSC-Loks meist noch auf Colorado-Modulen verkehren, aber das könnte sich in absehbarer Zukunft ändern. *Stefan Alkofer*





Der Boxcar (o.) und der Kühlwagen sind Eigenbauten auf Bausatz-Basis.









Flachwagen mit diversen Eigenbau-Containern (1), Container-Tragwagen in Ursprungsausführung mit unterschiedlicher Beladung (2 und 3) und Messingmodell eines Tiefladewagens (4).

Fotos (12): Stehli

Ein sehr spezielles Flair, das sich irgendwo zwischen Industrie- und Waldbahn-Betriebswerkstätte fand, zauberte Fritz Seibert in Nenngröße Nm.



Beweis des N-Maßstabs: Die fast unglaubliche Winzigkeit des üppig detaillierten Kleindioramas im schönsten Foto-Sonnenlicht.



Matthias Hess aus Dieburg gehört längst zu den Stammgästen: Er hatte diesmal auch eine Regner-Echtdampflok mitgebracht. Sein Diorama konzipierte er in Baugröße N.



Seminar-Urgestein: N-Tüftler Jens Nielsen aus Värlöse, Dänemark.

Zum siebten Mal fand im tauberfränkischen Weinort Markelsheim unser beliebtes Modellbau-Seminar mit Michael Robert Gauß statt. Die Zahl Sieben mutet nahezu magisch an, gleichwohl die mitreißend kreative Atmosphäre jener Seminare.

Betriebs-Klima

Allein die Stimmung macht's: Dass diese sich im Laufe der Jahre sehr gut entwickelt hat, berichteten wir bereits – und, dass aus anfänglich Fremden längst Freunde wurden. So wundert auch niemanden, wenn die Seminare bereits ein halbes Jahr im Voraus restlos ausgebucht sind, avancierte der gewohnte Termin Anfang Oktober doch längst zu einer kleinen, ganz persönlichen Festtagsreihe, die den Teilnehmern modellbauerischen Antrieb für ein ganzes Jahr liefert. Trotzdem gelingt es immer wieder auch Neulingen, einen der Plätze zu ergattern, denn, „der frühe Vogel fängt den Wurm", wie man so schön sagt.

Für 2011 war zwar ursprünglich das Thema „Bahnbetriebswerke und Lokstationen" festgelegt worden, doch wurde schnell klar, dass die Kreativität der Teilnehmer, vor allem im Sog der Gruppendynamik, nicht eingeengt werden wollte. So entstanden letztlich meisterliche Werke, deren Flair sich recht frei zwischen industrieller Betriebsamkeit und der ursprünglichen Grundthematik bewegte. Als Kursleiter sollte man eben jene spontanen Eigengewächse der Teilnehmer niemals ersticken wollen, um stets die positive Gesamtwirkung des produktiv-geschäftigen Klimas im Seminarraum zu wahren.

Und gerade jenes sprengte letzteren diesmal sogar, denn die Tage Anfang Oktober 2011 verführten dank spätsommerlicher Temperaturen zum Basteln im Freien. So konnten am dritten und letzten Tag sogar die Fotos der fertigen Dioramen unter natürlichem Sonnenlicht aufgenommen werden – ein großartiger Vorzug!

Erneut kam das vom 1. bis 3. Oktober 2011 im evangelischen Gemeindehaus Markelsheim veranstaltete Seminar als Ge-



Peter Zahn aus Volkmarsen gefiel es: „Ich wurde als Neuling absolut herzlich aufgenommen."



Freilicht-Spiele: Die Baumbau-Truppe verlagerte dank der herrlich warmen Witterung ihre Aktivitäten auf die Gemeindehaus-Terrasse. Auch Marliese Gehringers leckere Kuchen mundeten hier noch besser!



Lichtdurchflutet (dank geöffneter Terrassenfront) präsentiert sich 2011 der Seminarraum: Im Vordergrund werkelt Michael Walter aus Bad Friedrichshall, ebenfalls erstmals in Markelsheim.



Auch 2011 versammelte man sich wieder zum obligatorischen Gruppenfoto mit Teilnehmern und (leider nicht allen) Helfern.



Die pittoreske N-Lokstation von Matthias Hess aus Dieburg präsentiert sich der Kamera: Jene Buntsandsteinmauer links kann die Odenwälder Inspiration so wenig verleugnen wie die 65.

meinschaftsprojekt von MODELLEISENBAHNER und SWR-Eisenbahn-Romantik-Club sowie MRG-Veranstaltungen zustande und wurde wieder mittels eines kleinen Rahmenprogramms abgerundet. So besichtigte man diesmal die TT- respektive H0-Großanlagen des Modelleisenbahnclubs Bad Mergentheim, außerdem gab es das obligatorische Seminar-Dinner in der romantisch illuminierten Weinlaube des in Kennerkreisen überregional bekannten Markelsheimer Restaurants Schurk.

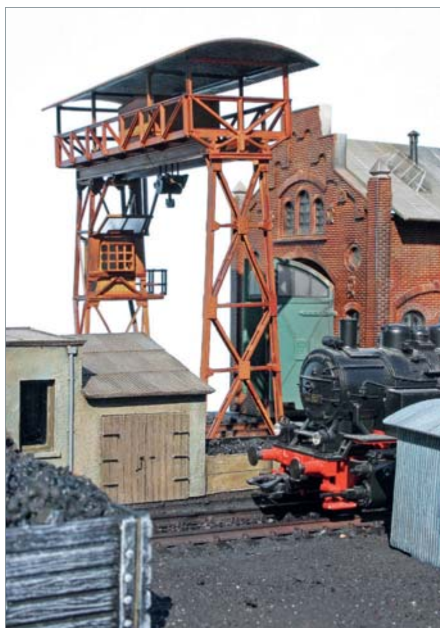
Selbstverständlich durfte auch nicht die als Inspirationsbasis dienende Beamer-Präsentation am ersten Seminartag fehlen, welche nicht zuletzt dank einiger historischer Filmdokumente aus den Bahnbetriebswerken Crailsheim und Heilbronn



Vollauf gelungen: Stammgast Günter Cremer aus Nienburg verlegte seine Kleinloktankstelle an die Kaimauer eines Binnenhafens.



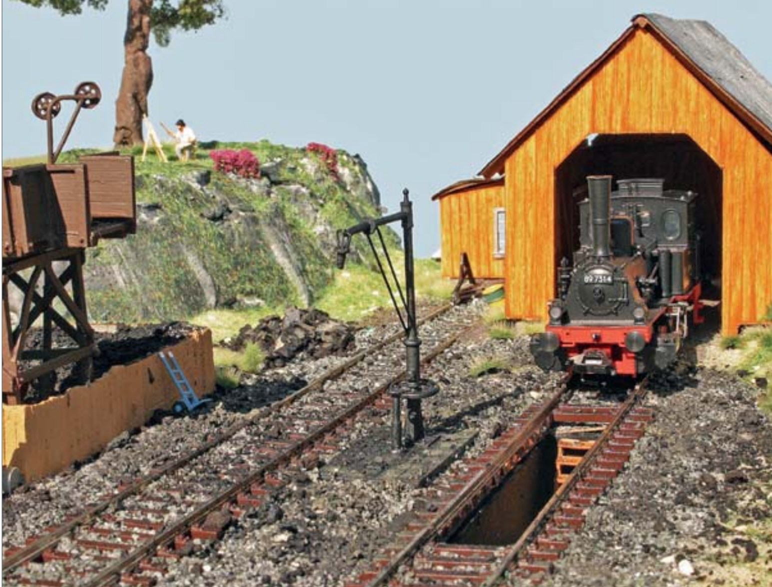
Klassisches Bahnbetriebswerk: Michael Walter und Sohn Christian, beide aus Bad Friedrichshall, debütierten bravourös.



Gerhard Paprott war aus Leverkusen nach Markelsheim gereist. Sein Bw begeisterte!



Karin und Jürgen Betzin aus Schriesheim bauten dieses wunderschöne Gemeinschaftsdiorama mit Endbahnhof, Lokstation, kleiner Eigenbau-Drehscheibe und städtischer Szene.



Die Lokstation eines Bimmelbahn-Endpunkts in H0: Sigrid Geiser aus Gudensberg bewies einmal wieder großes Gespür für kleine Szenen.



Junior: Horst Michael Hoferichter war erstmals mit von der Partie und brillierte mit dieser bestechend guten Loktankstelle in Baugröße N.

der 1970er-Jahre jener vom Charme des Morbiden ausgehenden Faszination beste Nahrung bot. Fotografien abgelegener rumänischer Waldbahnen mit den zugehörigen Lokstationen wiesen hingegen in eine völlig andere Richtung, bunte Werksbahnen wiederum. So war für jeden etwas dabei, das zur Nachempfindung im Kleinformat animierte – und der einzige Weg, einer Versuchung zu entkommen, ist bekanntlich, ihr nachzugeben!

Genauso verhielt es sich dann auch mit der gemeinsamen Planung für 2012, die mit der Möglichkeit verlockte, erstmals ein fünftägiges Seminar zu konzipieren. Im Kreise der Teilnehmer wurde letztlich demokratisch abgestimmt – und gleichzeitig auch noch ein adäquat anspruchsvolles Thema gewählt: „Burgen, Schlösser und geistliche Stätten" werden nun zwischen 29. September und 3. Oktober 2012 in Markelsheim entstehen. Nähere Informationen finden sich wie immer im Internet unter ***www.michael-robert-gauss.de***.

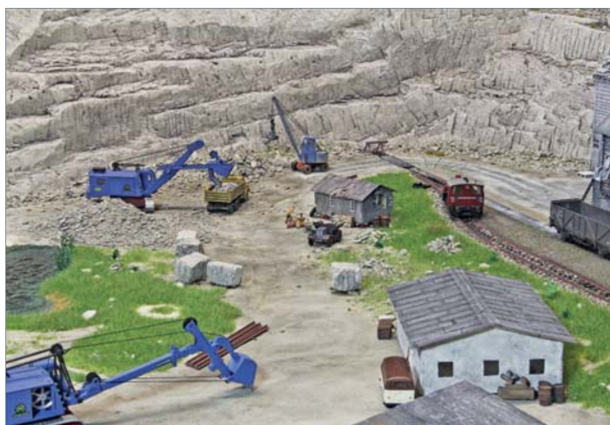
Die diesjährige Veranstaltung ist zwar erneut längst ausgebucht, doch spontane Interessenten dürfen stets gerne als Gäste kurz reinschauen. Die Informationen für unser Seminar im Folgejahr stehen dann in aller Regel bereits um die Weihnachtszeit online. *Michael Robert Gauß*



Senior: Horst Hoferichter aus Alzey, seit Jahren in Markelsheim Seminar-Stammgast, zauberte in H0 eine bemerkenswert filigrane Eigenbau-Bekohlungsbühne.



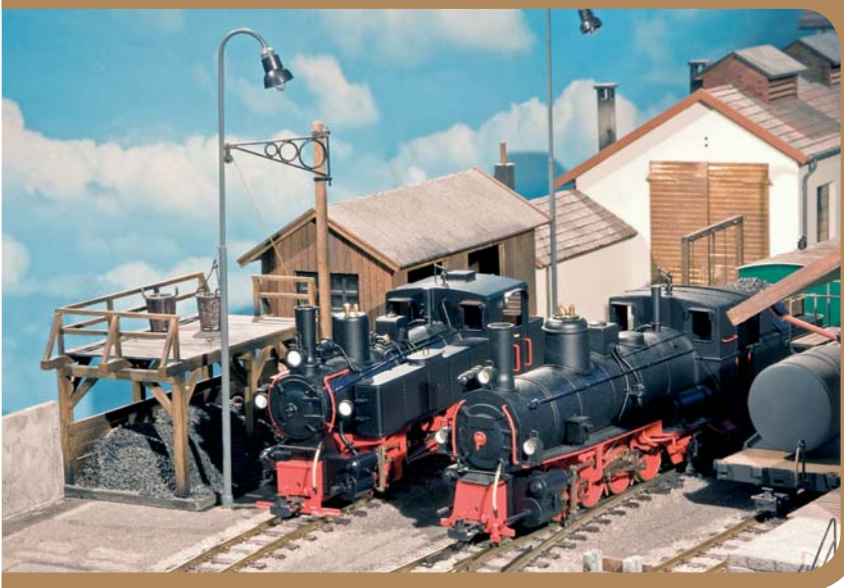
Kerstin Nitsch und Torsten Sauer aus Bad Salzungen bauten gemeinsam die Lokstation für ihre nicht ohne ein Augenzwinkern „Sulzangen" genannte H0-Anlage.



Großflächig in H0: Hanspeter Fernkorn sowie seine Söhne Fabian und Felix schufen gemeinsam diesen Steinbruch.



Inneneinrichtung im Maßstab 1:160, ein Werk Fritz Seiberts.



Im schmalspurigen Bw treffen sich zwei österreichische Baureihen: Die Mh und die Kh 101, beide sind Messing-Eigenbauten.





Auf der Spur-0-Anlage von Manfred Schneeweiss begeistern nicht nur die vielen Funktionsmodelle. Auch die perfekte Planung und Konstruktion der gesamten Eigenbauten sind beeindruckend.

» Zeit, dass sich was dreht «



Dreh- und Angelpunkt der Anlage ist der Hafenkran. Dank der funktionierenden Sandverladung ins Schiff ist das Zuschauerinteresse gesichert.

Auch der kleine Feldbahndiesel, der hier bestaunt wird, ist in der eigenen Werkstatt entstanden.

Unser Grönemeyer-Zitat ist in vielerlei Hinsicht zutreffend für diese Anlage. Bei meinem ersten Anlagenbesuch fiel mir die recht schlichte Konzeption in Form eines Ovals auf. Kreisverkehr wäre jedoch ein völlig unzutreffendes Prädikat. Vielmehr dreht sich etwas in allen Ecken und Winkeln der Anlage. Die Spezialität von Manfred Schneeweiss sind die Funktionsmodelle, und die sorgten schon auf vielen Ausstellungen für uneingeschränktes Publikumsinteresse .

Schließlich könnte das Zitat auch auf den Modellbahn-Lebenslauf des Erbauers zutreffen. Im Ruhestand angekommen, wurde es Zeit, einmal richtig mit der Modellbahn anzufangen. Mit einer Modellbahn, die rund läuft, in allen Belangen.

„Mit zwölf Jahren ging´s los," erzählt Manfred Schneeweiss, „mit der Firma Kleinbahn." Seitdem begleitete ihn die Eisenbahn, sowohl das große Vorbild als auch die Modellbahn. Alle österreichischen Schmalspurbahnen wurden bereist, sei es im Waldviertel oder im Zillertal. Natürlich gibt es eine H0-Anlage, auch eine adäquate Sammlung im selben Maßstab. Nachdem Eigenheim und Garten soweit vollendet waren, war Platz für weitere Ideen: „Zunächst war meine große Spur die LGB. Nur, im Garten, das ist von der Witterung nicht optimal. So hab´ ich mit der LGB auch im Haus angefangen." Die ersten Segmente entstanden daher in der Baugröße II. Untergebracht sind sie im Dachgeschoß der Doppelgarage. Hier ist ein äußerst sauberer Modellbahnraum zu besichtigen. Neben den LGB-Teilen, die in einer Dachschräge untergebracht sind, domininiert im Raum aber eine andere Baugröße: „Die Spur 0 hat mich schon immer gereizt", erinnert sich Schneeweiss.

Lieber eine Messinglok als 10 H0-Loks

Mit dem Eintritt bei den EMF Ingolstadt (Eisenbahn- und Modellbahnfreunde Ingolstadt e.V.) im Jahr 1995 gerät die noble Baugröße immer stärker in sein Blickfeld. „Dann hab´ ich gesagt: Statt zehn H0-Loks lieber eine Messing-Lok. Das war ein radikaler Schnitt, es machte keinen Spaß mehr, immer nur Loks zu kaufen, und man kann sie gar nicht fahren. Dann lieber was Edleres, und dafür weniger." Wobei: „Die Spur 0e habe ich schon sehr lange betrieben." Der Schwerpunkt lag hier im Selbstbau von Fahrzeugen nach österreichischem Vorbild. „Der Reiz ist natürlich die Schmalspur gewesen, und zwar deshalb, weil man da gar nichts kaufen konnte." Und auch deshalb, weil man dann auch im großen Maßstab eine Anlage eher platzsparend unterbringt. „Schuld war ein Arti-



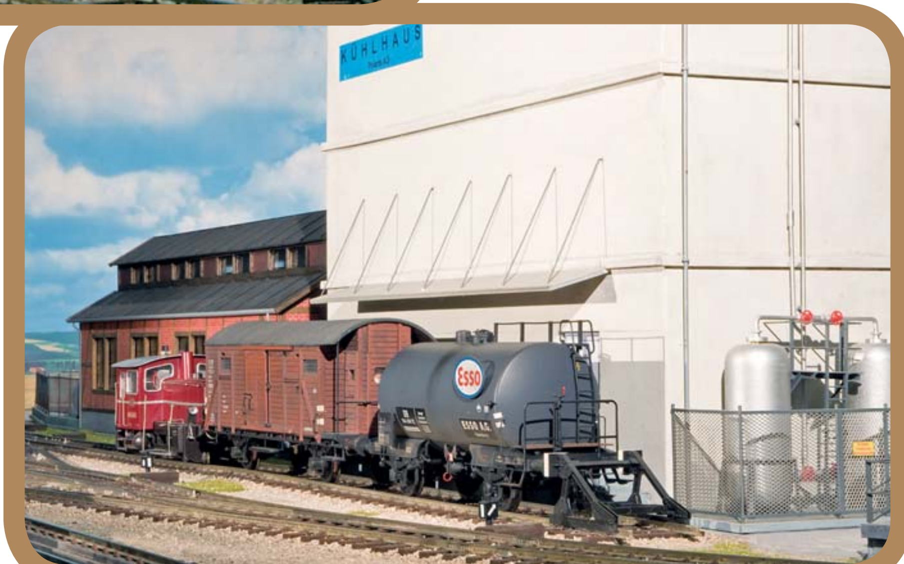
einem Preis von je 95 Pfennig. Die Planung und Konstruktion müssen allerdings gründlich laufen. Schneweiss verwendet für die Zeichnungen ein einfaches CAD-Programm: „Die Zeitschrift mit der CD hat fünf Euro gekostet." Wichtig ist aber, dass die Grundkonstruktion schon stimmt. Hier kommt dem Erbauer seine Berufserfahrung sicher zu gute. „Das ist allgemeiner Maschinenbau und logisches Denken. Wichtig sind immer simple Lösungen, das gilt für das ganze Leben."

So aufgeräumt wie der Modellbahnraum über der Garage zeigt sich auch die Dokumentation aller gebauten Modelle.

Mit dem Überladekran können Kabeltrommeln von Normal- auf Schmalspur (ganz links) umgeladen werden. Ums Eck kommt ein Messing-Eigenbau der bayerischen 54.15 mit dem Personenzug.

kel in der MIBA." Dort wurde eine 0e-Anlage nach korsischen Motiven mit Selbstbaufahrzeugen vorgestellt.

Wichtig war Manfred Schneeweiss die technische Umsetzung: „Antrieb und Federung, darauf kommt es an. Die Zuschauer fragen immer, was haben Sie da drin, ist das ein Faulhaber?" Nein, die einfachen Gleichstrommotoren wurden vor vielen Jahren schon gekauft, gleich 50 Stück zu



Das kleine Kühlhaus hat im Maßstab 1:45 eine Höhe von immerhin gut 30 Zentimetern. Rechts ist die Ammoniak-Befüllstation für die Kühlanlage zu sehen. Die Eigenbau-Köf III hat allerdings nicht die passenden Wagen für die Beladung am Haken.



Die Hafenanlage wirkt vor allem durch die Industriegebäude im Hintergrund so realistisch. Die Autowerkstatt rechts verweist auf die berufliche Vergangenheit des Erbauers. Mittlerweile sind auch die Fenster eingebaut.



Im normalspurigen Teil der Anlage ist das Lenz-Gleissytem verbaut. Die V 100 aus selbem Hause ist ein Wedekind-Umbau und dezent gealtert. Die blauen Industriebehälter noch nicht.

In vielen Aktenordnern sind jeweils die kompletten Konstruktionszeichnungen aufbewahrt. Für jede meiner Fragen fand sich die Antwort in diesen detaillierten Unterlagen.

Professionell wie die Dokumentation ging auch die Planung für die Spur-0-Ausstellungsanlage vonstatten. „Erst habe ich ein Pflichtenheft aufgestellt." Darin wurden nicht nur die technischen Vorgaben definiert, sondern auch Grundsätzliches, entstanden aus Negativerfahrungen mit anderen Clubanlagen: „Die Anlage muss auch von einer Person aufgebaut werden können, und zwar ohne Bodenakrobatik. An den Segmenten dürfen keine Bauteile hervorstehen." Die Bedienschalter für Weichen und Funktionsmodelle sind deshalb

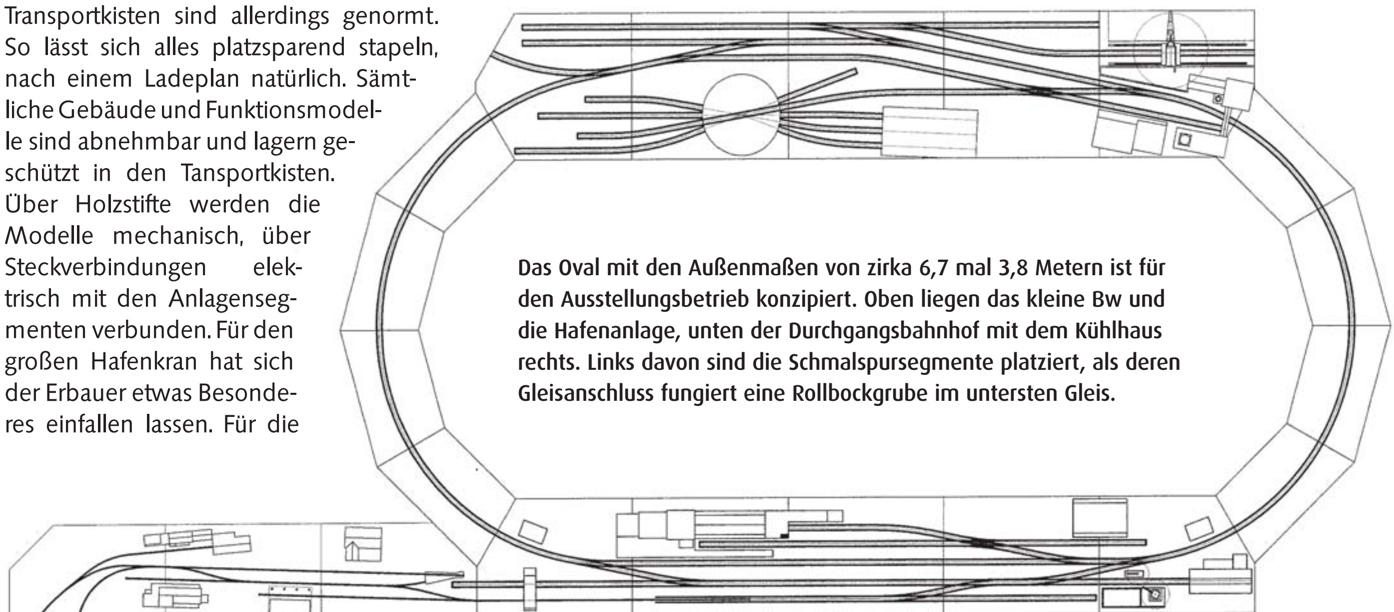
Anlagenbau nach Pflichtenheft

versenkt in den Außenwänden der Segmente eingebaut. In eingelassenen Filmdosen, simple Lösungen eben.

Für den Aufbau der Anlage, wie ich ihn bei einer Austellung der Eisenbahnfreunde Regenstauf erleben konnte, benötigte die Mannschaft maximal eineinhalb Stunden. Dann war alles fahrbereit. Für den Transport reicht ein Zweiachs-Hänger. Alle Transportkisten sind allerdings genormt. So lässt sich alles platzsparend stapeln, nach einem Ladeplan natürlich. Sämtliche Gebäude und Funktionsmodelle sind abnehmbar und lagern geschützt in den Tansportkisten. Über Holzstifte werden die Modelle mechanisch, über Steckverbindungen elektrisch mit den Anlagensegmenten verbunden. Für den großen Hafenkran hat sich der Erbauer etwas Besonderes einfallen lassen. Für die



Zwischen selbstgebauter Drehscheibe und ebensolchem Lokschuppen geben sich die Spur-0-Lomotivschönheiten ein Stelldichein: Die 80 von Rivarossi (gesupert) sowie die 86 und die 64 von Kiss werden allesamt digital gesteuert.



Das Oval mit den Außenmaßen von zirka 6,7 mal 3,8 Metern ist für den Ausstellungsbetrieb konzipiert. Oben liegen das kleine Bw und die Hafenanlage, unten der Durchgangsbahnhof mit dem Kühlhaus rechts. Links davon sind die Schmalspursegmente platziert, als deren Gleisanschluss fungiert eine Rollbockgrube im untersten Gleis.



Die 52 GR nach DR-Vorbild stammt aus einem Bausatz und ist wohl als Gast im Bw. Lok und Doppel-Kohlenaufzug der österreichischen Bauart Teudloff wollen nicht ganz zusammenpassen.

Stromversorgung der vier Motore, die für die Modellfunktionen nötig sind (Verfahren, Drehen, Hubtrommel und Schließtrommel), wären Schleifkontakte nicht robust genug gewesen. Zwischen Kranlaufbahn und Mauer ist deshalb ein Schlitz angebracht. Darin verschwindet unsichtbar ein Schleppkabel, das über einen Stecker mit dem Kran verbunden wird.

Schneeweiss: „Den Kran zu demonstrieren, das ist ganz schön anstrengend. Der Kran muss auf das Schiff eingestellt werden, der Lokführer genau rangieren. Alles funktioniert mit vier einfachen Schaltern mit Neutralstellung. Ich mach das aber fast gar nicht mehr. Ich werde ja dauernd gefragt warum und wieso.“

Das können Sie, liebe Leser auch tun: Nach der Ausstellung in Dresden (siehe Kasten unten) ist diese Anlage auch zur Jubiläumsausstellung der EMF Ingolstadt zu sehen. Im Herbst 2013 feiert der Verein sein 40-jähriges Bestehen mit einer großen Veranstaltung, auf der unter anderen die eigene Spur-I-Anlage ausgestellt sein wird. Ein Besuch lohnt sich.

Andreas Bauer-Portner



Manfred Schneeweiss, geboren 1940 in Wien, begleitet die Eisenbahn seit der Kindheit. Nach dem Maschinenbaustudium ging er nach Deutschland, um Auslandserfahrung zu sammeln. Die sammelt er noch heute, nebenher auch Modellbahnen. Nach 37 Berufsjahren bei Audi in Ingolstadt startete er im (Un-)Ruhestand das Modellbahnhobby professionell. Seine langjährigen Erfahrungen mündeten in ein perfekt durchdachtes Konzept für seine Ausstellungsanlage in Spur 0.

Anlagen-Steckbrief

Spur 0-Segmentanlage; 18 Teile für die Ovalstrecke der Normalspur, drei Segmente für die Schmalspur (siehe Anlagenplan); weitere Schmalspursegmente können angesetzt werden bzw. sind derzeit im Bau.

Maße: Breite der Segmente zwischen 50 cm (Bogenstrecken), 75 cm (Bahnhof) und 90 cm (Hafen); Segmentlänge in der Regel 100 cm.

Bauzeit: Zirka fünf Jahre; der weitere Ausbau ist im Gang.

Technik: Gleissysteme von Lenz (Normalspur) und Peco (Schmalspur); Digitalsteuerung für den Fahrbetrieb (DCC-System von Roco); analoge Steuerung von Weichen und Funktionsmodellen.

Nächste Ausstellung:
Erlebnis Modellbahn, Messe Dresden, 15. - 17. Februar 2013.



Fotos: Bauer-Portner

Die bayerische Pt 2/3 (Eigenbau) harmoniert dagegen gut mit den kleinen Anlagen des Bw. Sowohl Kohlenaufzug als auch Schlackenaufzug im Hintergrund sind natürlich funktionsfähig.

Termine & Treffpunkte

VORBILD

Dauerbetrieb
- www.ringbahn-naumburg.de, tägl.

Bis So 09.09.
- Eisenbahnmuseum in 26506 Norden geöffnet, Am Bahndamm 4, jew. Sonntag 12 - 16 Uhr, Tel. (04931) 169030 (ab 18 Uhr), www.mkoev.de.
- Erzbergbahn Bf Vordernberg-Süd – Bf Erzberg (nicht Bf. Eisenerz) an allen Sonntagen im August und bis zum 09.09. in Betrieb, Tel. 0043(0)3849 832,www.erzbergbahn.at.

Bis So 07.10.
- Fahrten mit der Buckower Kleinbahn, Müncheberg (Mark) – Buckow, jeweils samstags, sonn- und feiertags, Tel. (033433) 57500, www.buckower-kleinbahn.

Bis So 28.10.
- Fahrten mit der Angelner Dampfeisenbahn Kappeln – Süderbrarup, jeweils sonntags, Tel. (04642) 81240, www.angelner-dampfeisenbahn.de.

Bis Mi 31.10.
- Ausstellung: Die Steinhuder-Meer-Bahn im Verlauf u. Geschichten, tägl. außer Montag 13 - 17 Uhr Steinhuder Museen, Neuer Winkel 8, 31515 Wunstorf-Steinhude, Tel. (01522) 4413764, www.stmb-ev.de.

Bis So 18.11.
- Eisenbahnmuseum Bochum Di - Fr, So + Feiertage 10 - 17 Uhr geöffnet, Tel. (0234) 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.

Sa 18.08. und So 19.08.
- Pendelfahrten der Erzgebirgischen Aussichtsbahn zum Klosterfest zur 500-jährigen Weihe des Franziskaner Klosters zu Annaberg und zum Edelweißfest in Annaberg, Tel.(03774) 509328, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.

Fr 24.08. und Sa 25.08.
- Testfahrten für die geplante Rendsburger Vorortbahn auf verwaisten Gleisen zw. dem Bf Rendsburg und dem Stadtteil Seemühlen-Nord, Tel. (04331) 2060, www.rendsburg.de.

Sa 25.08.
- Sonderfahrt mit AVG-Stadtbahn von Karlsruhe nach Konstanz, AVG-Reisen, Tel. (0721) 6107-6889, www.tsnv.de.
- Dampfzugbetrieb auf der Steyrtal-Museumsbahn Steyr-Lokalbahn – Grünburg, Tel. 0043 (0) 664-50 87 664, www.oegeg.at.
- Bahnhofsfest rund um den Kaiserbahnhof Zarrentin, ab 9 Uhr, Tel. (038851) 25227, www.posten-12.de.
- Schienenkreuzfahrten durchs Ruhrgebiet, Tel. (0201) 857956079, www.ruhrgebiet-stadtrundfahrten.
- Fahrbetrieb mit Dampflok Leo 70 bei der Ferienlandeisenbahn Crispendorf, Tel. (0160) 92392666, www.ferienlandcrispendorf.de.
- Sonderzug von Schwarzenberg über Aue und Plauen nach Bamberg, Tel.(03774) 509328, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.

Sa 25.08. und So 26.08.
- 4.Sächsischer Bergmannstag: Dampfzugfahrten auf der Preßnitztalbahn. (1)
- 75 Jahre Ostertalbahn Ottweiler – Schwarzerden, Bahnhofsfest in Schwarzerden, Sonderfahrplan und zusätzliche Lok, Tel. (06858) 1465, www.ostertalbahn.de.
- Selfkantbahn fährt, Sa nur nachmittags. (2)
- 25 Jahre IG Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V., großes Bahnfest. (5)

So 26.08.
- Mit dem Wüstenexpress über die Warnetalbahn ab Salzgitter-Bad nach Werlaburgdorf. Karten nur im Vorverkauf: Tel. (05341) 8392070 und (05334) 94910.
- Kuckucksbähnel fährt. (4)
- Kandertalbahn unter Dampf. (3)
- Hist. Triebwagenfahrt Darmstadt Ost – Bessunger Forsthaus, Tel. (06151) 377600, www.bahnwelt.de.
- Jahresausstellung „Faszination Kinder und Eisenbahn", 15 - 18 Uhr, Tel. (02541) 800154, www.bahnhof-lette.de.
- T1 und E-Lok Lina fahren in Trossingen, Tel. (07425) 9402-36, www.trossinger-eisenbahn.de.

Fr 31.08.
- Eisenbahnfreundetag mit Fotozügen bei der Brohltalbahn. (5)

Sa 01.09.
- Sommerfest in 23843 Bad Odesloe, ehem. Stellwerk „On", Gretje-Dwenger-Weg 7, 11 - 17 Uhr, Tel. (04537) 823, www.eisenbahnfreunde-od.de.
- Mondscheinfahrt Brohltalbahn. (5)

Sa 01.09. und So 02.09.
- Fahrten zum Schulanfang: Dampfzugfahrten auf d. Preßnitztalbahn. (1)
- Dampfbetrieb auf der Waldeisenbahn Muskau, Wald-Bahn-Fest, 100 Jahre Dampflok DIANA, Tel. (03576) 207472, www.waldeisenbahn.de.

So 02.09.
- Bahnhofsfest Baiersbronn, Dampfzugfahrten, Tel. (07223) 800861, www.murgtal-dampfzug.de.
- Kandertalbahn unter Dampf. (3)
- Härtsfeldbahn Neresheim – Sägmühle unter Dampf, Tel. (0172) 9117193, www.hmb-ev.de.
- Kuckucksbähnel fährt. (4)



Foto: Bollmann

Am Samstag 1. September 2012, bespannt 41 096 einen Sonderzug von Wolfsburg über Hannover und Neustadt am Rübenberge nach Bremerhaven, Tel. (05334) 94910, www.dg41096.de.

Di 04.09. und Mi 05.09.
- Schülerferienprogramm für Teens ab 12 Jahren „Erlebnis Zugfahren" in 73312 Geislingen, Tel. (07331) 69198, www.hdf-geislingen.de.

Fr 07.09.
- Vortrag zur Steinhuder-Meer-Bahn, 19 Uhr in 31515 Wunsdorf-Steinhude, Museum, Neuer Winkel 8, Tel. (01522) 4413764, www.stmb-ev.de.

Sa 08.09. und So 09.09.
- Preßnitztalbahn unter Dampf. (1)

So 09.09.
- Dampfzüge auf der Brohltalbahn. (5)
- Kandertalbahn unter Dampf. (3)
- Tag des offenen Denkmals: Bahnhof Honau geöffnet, Tel. (07129) 5379, www.bahnhof-honau.de.
- Teddybärentag und Kinderführungen bei der Selfkantbahn. (2)
- Kuckucksbähnel fährt. (4)
- Tag des offenen Denkmals: Bahnhof Dischingen geöffnet, Pendelverkehr mit Oldtimerbus zum Bf Sägmühle der Härtsfeldbahn, Tel. (0172) 9117193, www.hmb-ev.de.
- Dörzbacher Bahnhofstag von 13 - 17 Uhr, Tel. (07937) 277, www.jagsttalbahn.de.
- Dampfbetrieb auf der Waldeisenbahn Muskau, Tel. (03576) 207472, www.waldeisenbahn.de.

Sa 15.09. und So 16.09.
- Selfkantbahn fährt, Sa nur nachmittags. (2)
- Tage der Industriekultur, Bahnhofsfest im Bw Chemnitz-Hilbersdorf, Tel. (0371) 4932765, www.sem-chemnitz.de.
- Lokausstellung und Bw-Fest in Glauchau, 10 - 17 Uhr, Tel. (0171) 7341480, www.dampflok-glauchau.de.

So 16.09.
- Kuckucksbähnel fährt. (4)
- Kandertalbahn unter Dampf. (3)
- Historischer Lokschuppen Leipzig-Möckern von 10 - 17 Uhr geöffnet, Tel. (0163) 2950426, www.strassenbahnmuseum.de.

Sa 22.09.
- Schienenkreuzfahrten durchs Ruhrgebiet, Tel. (0201) 857956079, www.ruhrgebiet-stadtrundfahrten.
- 150 Jahre Wiesentalbahn Lörrach – Zell, Pendelfahrten mit ET 65, Bahnhofsfest in Lörrach. www.sbb-deutschland.de.

So 23.09.
- Kandertalbahn unter Dampf. (3)
- Kuckucksbähnel fährt. (4)
- Fahrtag der Achertalbahn Achern – Ottenhöfen, Tel. (07842) 804-0 www.achertaeler-eisenbahnverein.de.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen
- www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
- Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.
- www.modellbahnshow.de, Merklingen, Do - So 10 - 18 Uhr, Tel. (07337) 923194.
- www.miniaturelbtalbahn.de in 01824

Königstein, Schandauer Str. 51c, tägl. 10 - 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
- Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
- www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 - 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.
- www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 - 20 Uhr.
- www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
- www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., sonntags 11 - 18 Uhr geöffnet.
- www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
- www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 - 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
- www.verkehrsmuseum-dresden.de, Di - So 10 - 17 Uhr, Modellbahnvorführung Mittwoch, Samstag und Sonntag 10.45, 13.45, 15.45 Uhr.
- www.sambahn.com in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa. 11 - 17 Uhr.
- www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa./So. 11 - 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
- www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
- www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mi./Do. 12 - 17, Fr. - So. 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo. / Di. 12 - 17 Uhr.
- Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, OT Zeichen, Pirnaer Straße 174b, Fr. 12 - 18 Uhr, Sa + So u. Feiertage: 10 - 18 Uhr. Tel. (0172) 3509035.
- www.schwarzwald-modell-bahn.de in 77756 Hausach, gegenüber dem DB-Bahnhof, tägl. außer Montag von 10 - 18 Uhr.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

SWR-Eisenbahn-Romantik:

Sa 18.08., 20.15 Uhr: Eisenbahn-Romantik in Deutschland.
So 19.08., 16 Uhr: Schmalspurvergnügen im Baskenland.
Sa 25.08., 20.15 Uhr: Eisenbahnromantik in Österreich.
So 26.08., 16 Uhr: 200 Jahre Dampfeisenbahn in Leeds.
So 02.09., 16 Uhr: Eisenbahnmärchen in Bayerisch Kanada.

Wiederholungen mit Folgen aus dem Archiv:

NDR: Montags, 13.30 Uhr.
HR: Montags, 14 Uhr, und dienstags, 14 Uhr.
MDR: Freitags, 15.30 Uhr.
ARD-Digital EinsPlus: Verschiedene Termine, siehe www.einsplus.de.

Aktuelle Informationen: www.eisenbahn-romantik.de

Sa 25.08. und So 26.08.
- Ausstellung u. Tauschbörse in 45529 Hattingen, Essener Straße 8, jew. 11 - 18 Uhr, Tel. (0202) 708709 www.mec-wuppertal.de.

So 26.08.
- Tauschbörse in 08056 Zwickau, Haus der Modellbahn, Crimmitschauer Str. 16, 9 - 14 Uhr, www.mbc-zwickau.de.

Sa 01.09. und So 02.09.
- Ausstellung in 34582 Borken, Am Güterbahnhof (Raiffeisen-Tankstelle), Sa 12 - 18 Uhr, So 10 - 17 Uhr, Tel. (05622) 2192, www. eisenbahnfreunde-borken.de.

So 02.09.
- Ausstellung in 72213 Altensteig, 13 - 17 Uhr, Tel. (07456) 9393-0, www.dasaltensteigerle.de.
- Ausstellung in 63825 Schöllkrippen von 10 - 17 Uhr im Vereinsheim, Am Sportgelände 5, Tel. (06022) 5938, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de.

Sa 08.09. und So 09.09.
- Ausstellung in 63500 Seligenstadt, ev. Gemeindezentrum, Jahnstr.24, Sa 11 - 18 Uhr, So 10 - 17 Uhr, Tel. (0170) 8637265, www.rmcev.de.
- Modellbahntage der großen Spur im Eisenbahnmuseum in 17291 Gramzow, Pendelfahrten nach Damme, Tel. (039861) 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de.
- 25 Jahre Eisenbahnfreunde Helmstedt e.V., großes Festprogramm und Pendelfahrten mit einem Esslinger Triebwagen, Sa 10 - 18 Uhr, So 11 - 18 Uhr, Tel. (05352) 6471, www.eisenbahnfreunde-helmstedt.de.

Fr 21.09. bis So 23.09.
- Modelleisenbahntage in 59609 Anröchte, Bürgerhaus Anröchte, Im Hagen 2, Fr 13 – 19 Uhr, Sa 10 – 18 Uhr, So 10 – 17 Uhr, Tel. (02941) 79062, www.lef1984.de.

So 23.09.
- Ausstellung in 46395 Bocholt, 11 - 18 Uhr, Tel. (02871) 222927, www.feuerwehr.bocholt.de.

Fr 28.09. bis So 30.09.
- Eisenbahn- und Modellbautage in 19053 Schwerin, Zum Bahnhof 13 (direkt am Hbf), Fr 14 - 18 Uhr, Sa 10 - 18 Uhr, So 10 - 16 Uhr, Tel. (0171) 6816647, www.mef-schwerin.de.

Sa 29.09.
- Tauschbörse in 7800 RA Emmen, Seniorenheim Oostermarke, Veenkampenweg 110, 10 - 16 Uhr, Modelspoorgroep Zuid-Oost Drenthe, E-Mail: msge@henkschepers.nl.

Sa 29.09. und So 30.09.
- Schmalspur-Expo in 99867 Gotha, Stadthalle Gotha, Sa 12 - 18 Uhr, So 10 - 17 Uhr, Tel. (0351) 2037950, www.arge-s.de.

Sa 06.10. und So 07.10.
- Jubiläumsausstellung in 78166 Donaueschingen, Donauhalle, Tel. (0162) 4722353, Sa 10 - 18 Uhr, So 9 - 17 Uhr, www.efd-donaueschingen.de.

Ankündigungen in der Rubrik **„Termine und Treffpunkte"** können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 24 von Januar 2012. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

Die häufigsten Adressen

Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen nummeriert.

1. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
2. Selfkantbahn Gillrath – Schierwaldenrath, Tel. (0241) 82369, www.selfkantbahn.de.
3. Kandertalbahn Haltingen – Kandern, Tel. (07626) 972356, www.kandertalbahn.de.
4. Kuckucksbähnel Neustadt (Weinstr.) – Elmstein, Tel. (06321) 30390, www.kuckucksbähnel.de.
5. Brohltalbahn Brohl – Engeln, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.

Modellbahn Aktuell

MÄRKLIN ▸ *41 Kohle in Sonderedition mit Alterung ab Werk*



Bereits ab Werk hat Märklin das H0-Modell der 41 069 mit Alterungsspuren versehen. Trix offeriert eine entsprechende Version.

In einer Sonderedition der Märklin-Händler-Initiative (MHI) erschien die DB-Schlepptenderlok 41 069 in der Baugröße H0. Das Mfx-Modell verfügt über digital abrufbare Geräuschfunktionen. Zu den äußerlichen Merkmalen zählen angesetzte Details und ein durchbrochener Barrenrahmen. Im Kessel arbeitet ein Hochleistungsantrieb mit Glockenankermotor und Schwungmasse. Das Modell gibt die Umbauversion des kohlegefeuerten Vorbilds wieder, wie es um 1960 im Einsatz stand, mit einem Tender der Bauart 2'2'T34, einem Neubau-Hochleistungskessel, Witte-Windleitblechen, Indusi und Pufferteller-Warnanstrich. Zum Lieferumfang gehört ein hölzernes Präsentationsbrett inklusive Gleisstück. Info: www.maerklin.de.

ROCO ▸ *Transalpin-Garnitur und Regio-Shuttle in H0*



Regio-Shuttle RS1 in der Baugröße H0, unterwegs für die Rhenus Veniro auf der Hunsrückbahn.



Taschenwagen der DSB in H0 mit einem Auflieger der DSV Logistik.

In Form von drei Sets, zu deren Inhalten jeweils drei Eurofima-Reisezugwagen der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) in Epoche IV gehören, liefert Roco eine neunteilige „Transalpin"-Garnitur in Blutorange aus: Drei Wagen der 2. Klasse Bmz mit Zuglaufschild Wien – Basel, auch zwei Wagen der 1. Klasse Amz mit Zuglauf Wien – Basel, einen Speisewagen WRmz, einen Autotransportwagen DDm und einen 2.-Klasse-Wagen Bmz mit Zuglauf Wien – Innsbruck sowie einen 1.-/2.-Klasse-Wagen ABmz für denselben Lauf.



Insgesamt neun Wagen liefert Roco für den „Transalpin" aus.

Als weitere Version eines Dieseltriebwagens vom Typ Regio-Shuttle erschien das Modell eines Regio-Shuttle RS1 der Rhenus Veniro GmbH & Co. KG, das auf der Hunsrückbahn eingesetzt wird. Der Triebwagen ist eingerichtet und verfügt über eine elektrische Schnittstelle sowie einen Fünfpolmotor mit Schwungmasse. Für die moderne Güterbahn hat Roco den bestens bekannten Einheitstaschenwagen der Bauart Sdgmns der Dänischen Staatsbahn (DSB) im Programm. Er trägt einen blauen und korrekt bedruckten Dreiachs-Auflieger der DSV Logistik GmbH mit Sitz in Stuttgart. Info: www.roco.co.at.

BRAWA ▸ *Gravita der Northrail und DR-Personenwagen in N*

Zu den Varianten einer Voith-Lok der Bauart Gravita 10 BB, die als Formneuheit von Brawa aufgelegt wurden, zählt eine Maschine der Lokvermietungs-Gesellschaft Northrail. Das Modell ist ab Werk wahlweise mit oder ohne Sound erhältlich, in der Soundversion hat es einen Multiprotokoll-Decoder an Bord (DCC und Sx-Format). Alle Achsen sind angetrieben, die Drehgestelle detailliert dargestellt. Zu den Ausstattungsmerkmalen zählen auch die separat angesetzten Handläufe, eine LED-Beleuchtung und ein freier Führerstandsdurchblick. Bremsschläuche liegen im Nachrüstbeutel. Ebenfalls als Formneuheit liefert Brawa mehrere Städte-Express-Wagen aus, darunter ein 2.-Klasse-Fahrzeug Bmhe der Deutschen Reichsbahn (DR). Das Epoche-IV-Modell zeigt sich mit mehrfarbiger Inneneinrichtung, bedruckten Fensterrahmen, Görlitz-V-Drehgestellen und angesetzten Gummiwulst-Nachbildungen. Der N-Wagen ist für die Installation einer Innenbeleuchtung vorbereitet. Info: www.brawa.de.



Gravita in der Baugröße N, mit Allachsantrieb und wahlweise mit Sound.

PIKO ▸ *219 151 der DB AG in H0 und neue N-Loks*



BB 25559 der SNCF als N-Modell für die Epoche IV.

Die Produktlinie „Piko Expert“ hat sich um das H0-Modell der 219 151 in Epoche-V-Ausführung erweitert. Es besitzt eine Schnittstelle für einen Decoder und einen Motor mit Schwungmasse. In der Baugröße N ist eine Diesellok vom Typ MAK-G 1206 der Veolia Transport erschienen. Zu den Merkmalen der Epoche-VI-Lok gehören ein Metallgehäuse, ein Fünfpolmotor mit Schwungmasse, eine LED-Beleuchtung und eine Schnittstelle für den Einbau eines Decoders. Für die Epoche IV liefert Piko das N-Modell einer Elektrolok der französischen Staatsbahn (SNCF) aus. Die BB 25559 besitzt eine Schnittstelle. Info: www.piko.de


Das H0-Modell der 219 151 zeigt sich in Epoche-V-Ausfürung.

LILIPUT ▸ *Nahverkehrs-Triebzug der SBB in H0*



Mit einem dreiteiligen Modell des „Glarner Sprinters“, eines Nahverkehrstriebzuges vom Typ Neuer Pendel-Zug (NPZ) Domino der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), bereichert Liliput die Palette der H0-Fahrzeuge. Das Epoche-V-Modell besteht aus einem Elektrotriebwagen RBDe 560 NPZ, einem Mittelwagen B und einem Steuerwagen At NPZ. Die beiden Endwagen sind mit je einem Fünfpolmotor samt Schwungmasse bestückt. Außerdem kann das Modell mit einer 21-poligen Digital-Schnittstelle, einer Innenbeleuchtung und einem LED-Spitzensignal aufwarten. Ab Werk hat Liliput den Einbau eines Lautsprechers vorbereitet und eine Umschaltung auf den Oberleitungsbetrieb möglich gemacht. Info: www.liliput.de.

Modellbahn Aktuell

FLEISCHMANN ▸ *Diverse Lokomotiven und Triebzüge für die Baugröße N*

Fotos: Klaus Eckert



N-Modell der 52 2614 der Deutschen Reichsbahn in N mit Digital-Schnittstelle und Fünfpolmotor.



182 001 der DB AG als N-Modell mit Sound von Fleischmann.

Varianten eines Dieseltriebzuges der Baureihe 642 ergänzen das Neuheitenprogramm in N. Beide Fahrzeuge besitzen eine Sound-Elektronik und sind über kulissengeführte Jakobs-Drehgestelle miteinander verbunden. Zum Innenleben gehört auch ein DCC-Decoder. Für Mehrfachtraktionen liegen Adapter mit Aufnahmeschächten und Profi-Kupplungen bei. Eine Innenbeleuchtung ist nachrüstbar. Der grün-weiß-gelb lackierte Triebzug fährt für die Vogtlandbahn. Die verkehrsrot lackierte DB-Variante ist für Regio Südost im Einsatz. Als weitere Sound-Lok mit DCC-Decoder erschien die 182 001 der DB AG. Auch der SBB-Speisewagen vom Typ EW IV vertritt die moderne Bahn. Er ist mit einer Innenbeleuchtung nachrüstbar und besitzt eine Stromabnehmer-Attrappe. Zur Epoche III passt die 52 2614 der DR. Sie besitzt eine Schnittstelle und einen Fünfpolmotor mit Schwungmasse. Info: www.fleischmann.de.

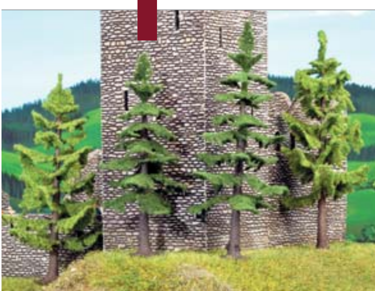


Desiro-Triebzug der Vogtlandbahn von Fleischmann in der Baugröße N.



SBB-Speisewagen für N-Bahner mit funktionslosem Stromabnehmer.

NOCH ▸ *H0-Geräteträger, Fichten und Tannen*



In Sachen Zubehör steuert Noch diverse einachsige Spezialfahrzeuge zu Dekozwecken bei. So erschien ein Fendt-Geräteträger mit Saatgutstreuer und separater Fahrerfigur. Auch beim Schilter-Transporter in H0 liegt ein Fahrer bei. Beide Modelle erscheinen auch in den Baugrößen TT und N. Die jüngst vorgestellten Zweierpacks mit Nordmanntannen und Fichten passen sowohl auf H0- als auch TT-Anlagen, je nachdem, welches Wuchsstadium gewünscht ist. Dasselbe gilt für das Set mit sieben Laubbäumen, die sich genauso gut für die Baugrößen H0 und TT wie auch N oder sogar Z eignen. Info: www.noch.de.



AUHAGEN ▸ *Bauelemente und Planungshilfe*

Die unlängst ausgelieferte, umfangreiche Neuheitenpalette enthält diverse Einsteigersets, die Au-Boxen samt Schaumstoffeinsätzen zur Aufbewahrung von Fahrzeugmodellen, weitere Gebäudebausätze und etliche neue Teile, die das Baukastensystem ergänzen wie zum Beispiel gelbe Ziegelmauern mit Zahnfriesvarianten, ein Garagenanbau oder die Elemente für eine Attika in roter Ziegeloptik. Auch ein Ziehbrunnen-Bausatz ist dabei, und als Hilfestellung für Modellbauer ein Bastelheft im A-4-Format: Heft 1 aus der Reihe „Planungshilfe H0" gibt einen Überblick über die Elemente des Baukastensystems und liefert Bau- und Gestaltungsanleitungen. Modellbauprofi Mike Lorbeer erläutert unter anderem die Anwendung von Kopiervorlagen und das Kolorieren von Gebäudeteilen. Info: www.auhagen.de.



US-CORNER



Bei Bachmann ist kürzlich eine neue Rangierlokomotive des Alco-Typs S4 (Baujahre zwischen 1949 und 1957) im Maßstab 1:87 erschienen, die in den Farben mehrerer Bahngesellschaften erhältlich ist. Das vorliegende Modell im Lack der Southern Pacific überzeugt mit guten Gehäusegravuren, Detailreichtum und sehr feinen Handläufen. Auch die Fahreigenschaften des Rangierdiesels sind tadellos. Maßstäblich, thematisch, jedoch nicht zeitlich, passend zur S4 ist der neue 25500-Gallonen-Trinity-Kesselwagen von Atlas, der als schwarzes Ungetüm (Ladevolumen des Vorbilds zirka 96500 Liter) des bekannten Mineralölkonzerns Chevron auf die Anlagen rollt. Fans von US-Automobilen werden einmal mehr von Brekina mit neuen interessanten Modellen bedacht: Ein neuer Camaro Z28 in Gelb mit schwarzen Streifen auf der Motorhaube ist soeben erschienen, genauso der Lieferwagen Dodge A 100 in Diensten der Bahngesellschaft Union Pacific.

Fotos: Rainer Albrecht

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 51 JAHREN: *Selbstbau-65.10 in H0*

Heute käme niemand mehr auf die Idee, sich eine Lok der Baureihe 65.10 im Maßstab 1:87 selbst zu bauen. Hervorragende Modelle von Gützold und Brawa bereichern seit eingen Jahren den Markt. 1961 war die Not noch größer und so lieferte der MODELLEISENBAHNER in der Ausgabe 12/1961 eine Anleitung. Als Fahrwerksbasis diente eine „D-Tenderlokomotive (von Piko), die der Baureihe 81 ähnelt." Der Rest war mühsamer, aber trickreicher Eigenbau, der viel Sachverstand und ebenso viel handwerkliches Geschick erforderte.

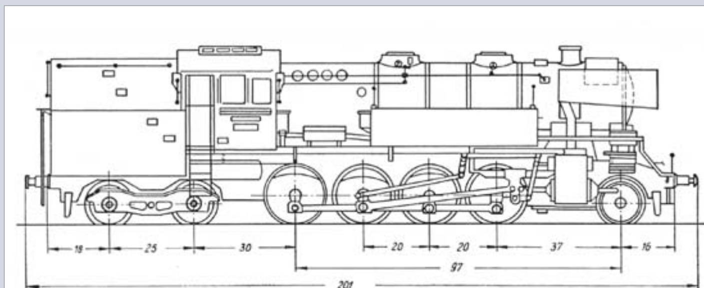


Foto: MEB-Archiv



Foto: Privat

Unser Hauptgewinn: Die Baureihe 41 rollt über ein fein gestaltetes Segment der Heimanlage von Udo Schneider.

FLEISCHMANN-GEWINNSPIEL

Die Freude war groß ...

... bei den zehn Glücklichen, die als Gewinner ausgelost wurden. Die Fleischmann-Fahrzeuge im Wert von gut 1500 Euro in den Baugrößen H0 und N sind inzwischen alle gut bei ihren neuen Besitzern angekommen. Bei allen Gewinnern, die sich bei uns gemeldet haben, bedanken wir uns ganz herzlich. Teilweise hat sich daraus ein interessanter Gedankenaustausch ergeben, der für neue Ideen sowohl in der Redaktion als auch bei den Lesern sorgte. So hat das Fleischmann-Gewinnspiel auch uns richtig Spaß gemacht. Wir sind schon dabei, uns eine neue Aktion auszudenken.



Foto: Privat

Da strahlt der Sohn von Bradley Schnee in den USA: Weiterer Zuwachs für die geliebte Modellbahn ist da!



märklin sagt Danke

In Göppingen konnte man mit der Leserwahl zum Goldenen Gleis dieses Jahr sehr zufrieden sein. In zwei Kategorien sahnte der schwäbische Traditionshersteller den ersten Preis ab. Die Leser der Verlagsgruppe Bahn wählten den Thalys wie auch die Ommi 51 in ihren Kategorien auf den ersten Platz. Bei Märklin weiß man den Preis zu schätzen, nichtzuletzt weil er das Ergebnis der Abstimmung mehrerer tausend Leser der Zeitschriften der Verlagsgruppe Bahn ist und so ein echtes Spiegelbild der Meinung der Modellbahner darstellt. Deshalb bedankt sich Märklin auch mit drei Thalys-Zügen, die unter unseren Lesern verlost werden sollen. Wer einen der drei Züge gewinnen möchte, schickt eine Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort „Thalys", Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an info@modelleisenbahner.de. Einsendeschluss ist 15. September 2012.



Märklins Thalys ist ein rundum gelungenes Modell und ein Symbol für modernen Personenvekehr.



Fotos: Eckert

Stefan Löbich, der Märklin-Geschäftsführer, weiß das Urteil der Modellbahner zu schätzen.

MODELLBAHN HOLDING GMBH

Taurus wird zur Dampflok

☐ Zum großen Jubiläum „175 Jahre Eisenbahnen in Österreich" rollt nun etwas Besonderes auf den Schienen: Ein ÖBB-1216-Taurus trägt eine legendäre Dampflok der Baureihe 310 auf seiner Seite. Am 5. Juli feierte das Vorbild sein Rollout und wird seitdem im gemischten Verkehr zwischen München und Verona eingesetzt. Das Dampflok-Motiv soll daran erinnern, wie die Welt der Eisenbahn früher aussah: Ab 1911 waren die Dampflokomotiven der Rh 310 für die k.-k.-österreichischen Staatsbahnen im hochwertigen Expresszugdienst unterwegs. Heute zählt die Type zu einer der bekanntesten Konstruktionen der Eisenbahngeschichte und symbolisiert zudem eine wichtige Wegmarke in der Modellgeschichte der Marke Roco. Der Taurus 1216.020 mit dem Dampflok-Motiv ist in Innsbruck stationiert. Gestaltet wurde die Grafik von der Designerin Gudrun Geiblinger. Roco bringt das entsprechende Modell im Maßstab 1:87 als Jubiläumsausgabe im Herbst 2012 in Gleich- und Wechselstrom auf den Markt: Rh 1216 „175 Jahre", Art.-Nr. 72443 (DC) beziehungsweise Art.-Nr. 78443 (AC). Ein entsprechendes N-Modell wird von Fleischmann aufgelegt.



Foto: Roco

Unverkennbar eine Geiblinger-Lok. Rocos bevorzugte Designerin hat wieder einen wahren Blickfang gestaltet.



Foto: Werksfoto

Nicht nur beim Vorbild beeindruckte die Baureihe 45. Das Handmuster des Accucraft-Echtdampf-Modells ist bereits fertig. Dieses Spur-I-Modell wird in einer weltweiten Serie von 50 Lokomotiven aufgelegt. Infos: www.accucraft.de



Foto: Rainer Albrecht

Ein neuer Hersteller steigt mit hohen Ansprüchen in den Markt der H0-Triebfahrzeuge ein: Seit kurzem liefert „RailAd" limitierte Modelle des Siemens-Taurus mit auffälligen Werbebeklebungen. Den so genannten Swarovski-Taurus werden wir im nächsten Heft testen.



MESSE-KALENDER

5. BIS 7. OKTOBER 2012:	1. BIS 4. NOVEMBER 2012:	16. BIS 18. NOVEMBER 2012:
Modell – Hobby – Spiel, Messe Leipzig	Faszination Modellbau Bodensee, Friedrichshafen.	„EuroModell", Bremen.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Andreas Bauer-Portner, Klaus Eckert, Olaf Haensch, Korbinian Fleischer, Michael Robert Gauß, Michael Siemens
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Elke Albrecht, Telefon (08141) 53481-151,
Fax (08141) 53481-200, e.albrecht@vgbahn.de
Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de
Bettina Rust, Telefon (08141) 53481-153,
Fax (08141) 53481-160, rust@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 24, ab 1.1.2012,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Stefan Groß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Markus Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,50 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 52,60 €
Großes Abonnement 69,20 €
Schweiz: Kleines Abonnement 107,60 sFr
Großes Abonnement 141,50 sFr
EU- und andere europäische Länder: Kleines Abonnement 63,80 €; Großes Abonnement 72,20 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG,
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen,
Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50,
IBAN DE 89360700500286011200,
Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28, BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200
Geschäftsführung
Werner Reinert, Horst Wehner
ISSN 0026-7422

VGB | VERLAGSGRUPPE BAHN |

VORSCHAU



Foto: Illner/Archiv Haucke

AUF DEM WEG ZUR EINHEITSLOK

Die P 10 war die letzte preußische Personenzuglokomotive. Die letzten rekonstruierten Exemplare bewährten sich bei der Reichsbahn bis 1972.



Foto: Langmesser

PLATTEN-BAU

Industriebetriebe brauchen eine Einfriedung und haben häufig auch einen betonierten Innenhof.



Foto: Klaus Eckert

BERNINA-BAHNWANDERUNG

Nach dem Ausflug an die Albula-Bahn geht´s nun auf die herrliche Anschluss-Tour.

Das Oktober-Heft erscheint am **12. September** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

Außerdem

Auhagens Fabrik meisterlich verwandelt

Die mit Spannung erwarteten Ergebnisse des Wettbewerbs stehen fest. Wir präsentieren die Sieger.

Was lange währt, wird endlich gut?

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8, die Hochgeschwindigkeitsstrecke von Berlin nach Nürnberg, nimmt endlich Formen an.

Die Rhätische Bahn: Dem Vorbild ganz nah

Einen atmosphärisch dichten Ausschnitt der RhB hat Wolfgang Langmesser auf einer Praxis-Anlage umgesetzt.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



Foto: MEC Bielefeld

RAVENSBERGER SPINNEREI-INITIATIVE

Seit 40 Jahren ist der Modelleisenbahnclub (MEC) Bielefeld aktiv und baut in verschiedenen Nenngrößen.



Foto: Michael Siemens

KLEBE-BINDUNGEN

Welche Grasfasern und welche Klebstoffe vertragen sich am besten miteinander? Die Probe aufs Exempel machte Michael Siemens.

Perfekte Filme für Ihr Hobby!

NEU! Soeben erschienen:

ModellBahn*TV 24 – die Themen:*

Modell Bahn TV



Modell und Vorbild:
Jubiläumslok 125 Jahre Fleischmann (BR 145)

Modellbahn-Meisterwerke:
DR-Idylle in Alt Warnow

Eindrucksvolle Großanlage im Verkehrsmuseum Dresden

Epoche III in Perfektion auf DB-Nebenbahn

- Werkstatt: Kleiner, aber feiner Bahnübergang
- Neu im Schaufenster: Märklin, Brawa, Fleischmann, Roco, Preiser, Joswood etc.

Best.-Nr. 7524 • nur 14,80 €



- Profi-Tipps
- Tolle Anlagen
- Neuheiten
- Blicke hinter die Kulissen
- Technik
- Digital
- Modellbahn-Werkstatt u.v.m.

Laufzeit ca. 50 Minuten

Weitere Filme von ModellBahn*TV*:



ModellBahn*TV 21 – die Themen:*
Modellbahn-Fleischer Frey: Sächsische Modelle vom Feinsten • Lokporträt: IV K im Vorbild und Modell • Reichsbahn-Alltag anno 1980: Modulanlage Ettershausen • Profi-Werkstatt: Bäume selbst gebaut • Profi-Anlage: Bahnromantik in den Rockies

56 Minuten • Best.-Nr. 7521 • nur 14,80 €



ModellBahn*TV 22 – die Themen:*
Die Sieben von der Rollbahn: 170 qm Norddeutschland in H0 • Filmporträt: Faller, auf Erfolgskurs • Nebenbahnromantik pur: DB-Nostalgie in 1:87 • Aktuelle Neuheiten: Fleischmann, Roco, Noch, Brawa, Märklin • Profi-Werkstatt: Bäume selbst gebaut (Teil 2)

50 Minuten • Best.-Nr. 7522 • nur 14,80 €



ModellBahn*TV 23 – die Themen:*
Funktionswunder: E-Lok BR 151 von ESU • Nachkriegsszenen in TT: Viel Betrieb zum Steinbruch • Aktuelle Neuheiten: Märklin, Roco, Trix, Brawa, Fleischmann, Rivarossi, Auhagen • Werkstatt: Hackschnitzel-Container • Perfekte Illusion: Ostfriesische Kleinbahnidylle

50 Minuten • Best.-Nr. 7523 • nur 14,80 €

Mehr MobaTV (inkl. Infos zu allen lieferbaren Ausgaben) unter ***www.modellbahn-tv.de***

ModellBahn*TV* auf Ihrem Smartphone!

Scannen Sie einfach diesen QR-Code ein, um den ModellBahn*TV*24-Trailer anzuschauen. QR-Reader gibt es als kostenlose App für fast alle Smartphones (und das iPad). Auf dem PC können Sie den Trailer aufrufen unter: http://www.modellbahn-tv.de/video/videotrailer_ausgabe_24.htm



Bestellen Sie noch heute bei: RioGrande-Bestellservice
• Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel. 08141/53481-0
• Fax 08141/53481-100 • E-Mail bestellung@vgbahn.de
www.modellbahn-tv.de • www.riogrande.de • www.vgbahn.de

- Versandkostenpauschale Inland € 3,-, EU-Ausland und Schweiz € 5,-, übriges Ausland € 9,-,versandkostenfreie Lieferung im Inland ab € 40,- Bestellwert.
- Umtausch von Videos, DVDs und CD-ROMs nur originalverschweißt.
- Bei Bankeinzug gibt's 3% Skonto.
- Es gelten unsere allgemeinen Geschäftsbedingungen.